



**VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA**  
**EKONOMICKÁ FAKULTA**

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Zhodnocení projektu a další rozvoj Dolní oblasti Vítkovice  
Project Evaluation and Further Development of Lower Vítkovice Area

Student: Bc. Klára Feilhauerová

Vedoucí diplomové práce: prof. Ing. Jaromír Gottvald, CSc.

Ostrava 2018

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Ekonomická fakulta  
Katedra veřejné ekonomiky

## Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Klára Feilhauerová**  
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa  
Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa  
Téma: **Zhodnocení projektu a další rozvoj Dolní oblasti Vítkovice**  
**Project Evaluation and Further Development of Lower Vítkovice**  
Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
  2. Historie Vítkovických železáren
  3. Analýza vývoje Dolní oblasti Vítkovice do roku 2017
  4. Dolní oblast Vítkovice v mezinárodním srovnání
  5. Koncepce dalšího rozvoje Dolní oblasti Vítkovice v souvislostech rozvoje města Ostravy
  6. Závěr
- Seznam použité literatury  
Seznam zkratk  
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce  
Seznam příloh  
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- JIRÍK, Karel et al. *Dějiny Ostravy*. Ostrava: Sfinga, 1993. ISBN 80-85491-39-7.  
KUČOVÁ, Věra a Miloš MATĚJ. *Industriální soubory v Ostravě vybrané k nominaci na zápis do seznamu světového dědictví UNESCO*. Ostrava: Národní památkový ústav, 2007. ISBN 978-80-85034-01-1.  
MATĚJ, M., I. KORBELÁŘOVÁ a L. TEJZR. *Kulturní dědictví Vítkovických železáren*. Ostrava: Národní památkový ústav, 2014. ISBN 978-80-85034-80-6.  
MATĚJ, M., I. KORBELÁŘOVÁ a P. LEVÁ. *Nové Vítkovice 1876–1914*. Ostrava: Památkový ústav, 1992. ISBN 80-85034-07-7.  
SANZ, Consuelo O. *The Protection of Historic Properties: A Comparative Study on Administration Policies*. Castelon: Universidad Jaume I, 2009. ISBN 978-1-84564-404-8.  
ZIMMERMANN, Clemens (ed). *Industrial Cities: History and Future*. Frankfurt am Main: Campus Verlag, 2014. ISBN 13: 9783593399140.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **prof. Ing. Jaromír Gottvald, CSc.**

Datum zadání: 24.11.2017

Datum odevzdání: 27.04.2018



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.  
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal  
děkan fakulty

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně příloh, vypracovala samostatně.

V Ostravě dne 2.4.2018



Bc. Klára Feilhauerová

Ostrava 2018

# OBSAH

1	ÚVOD .....	10
2	HISTORIE VÍTKOVICKÝCH ŽELEZÁREN A DOLU HLUBINA.....	13
	2.1 Vítkovické železářny .....	13
	2.2 Důl Hlubina .....	15
3	ANALÝZA VÝVOJE PO ROCE 1998 .....	16
	3.1 Možnosti nového využití .....	16
	3.2 Konverze NKP Vítkovice.....	17
	3.2.1 VI. energetická ústředna – Malý svět techniky U6 .....	18
	3.2.2 Vysoká pec č. 1 .....	19
	3.2.3 Plynojem – multifunkční aula Gong .....	19
	3.3 Konverze NKP Dolu Hlubina.....	20
	3.3.1 Sklad MTZ, rozvodna, průběžná jídelna .....	20
	3.3.2 Staré koupelny.....	21
	3.3.2 Kompresorovna .....	21
	3.3.4 Těžní věž .....	21
	3.3.5 Průběžný most .....	21
4	FINANCOVÁNÍ PROJEKTU DOV .....	22
	4.1 Čerpané dotační programy .....	23
5	DOV V MEZINÁRODNÍM SROVNÁNÍM .....	26
	5.1 Hutě ve Völklingenu .....	26
	5.2 Zollverein – huť a ocelárna .....	30
	5.3 Textilní továrny v Lodži.....	34
	5.4 Londýnské doky .....	37
	5.5 Obnova a budoucnost bývalých průmyslových center .....	41
6	KONCEPCE DALŠÍHO ROZVOJE DOV V SOUVISLOSTECH ROZVOJE MĚSTA OSTRAVY .....	44
	6.1 Popis strategického plánu města Ostravy .....	44
	6.2 Popis strategického plánu DOV .....	49
	6.3 Zhodnocení aktuální situace a návrhy možného rozvoje DOV a města Ostravy z pohledu dalšího strategického rozvoje .....	52

6.3.1 Návrhy dalšího rozvoje z technického úhlu pohledu .....	54
6.3.2 Návrhy dalšího rozvoje z organizačního úhlu pohledu.....	55
6.3.3 Návrhy dalšího rozvoje z finančního úhlu pohledu .....	56
7 ZÁVĚR.....	58
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....	60
SEZNAM ZKRATEK.....	63
SEZNAM PŘÍLOH	

# 1 ÚVOD

Poslední tři století byla průmyslová revoluce v Evropě hlavním faktorem ekonomického růstu, následovaného přirozeně i sociálními změnami ve společnosti, ve které do té doby dominovalo především zemědělství. Postupně se v regionech určitých zemí stal průmysl dominantní a hlavní silou rozvoje, docházelo ke stále větší specializaci a rozšiřování jednotlivých výrobních odvětví. Z malých obcí s několika stovkami obyvatel se během několika desítek let stávaly lokální metropole, do kterých migrovaly desítky tisíc dalších lidí, často se jednalo i o cizince. Důsledkem tohoto masivního pohybu pracovních sil je i to, že poprvé v lidské historii žije více obyvatel ve městech, než na vesnicích. Průmyslová revoluce, jejíž výsledkem je i vznik obrovských výrobních a obchodních společností, v podstatě přinesla kapitalismus, stejně tak ale i socialismus a komunismus. Změny, které se díky tomu ve společnosti odehrály, jsou naprosto zásadní.

V posledních padesáti letech se ale situace v Evropě pomalu, ale neustále mění. Masivní průmyslová výroba se postupně přesouvá do jiných oblastí, Číny, Indie, v posledních desetiletích například do Brazílie. Tato situace má na mnoho průmyslových zemí Evropy zásadní ekonomický dopad, jejich vlády i zásadní část soukromého sektoru musí řešit, jakým směrem a způsobem se dále rozvíjet a jak se přizpůsobit nové, často zásadní změně. Kromě otázek budoucnosti musí řešit i, někde velmi složitou otázku, co s minulostí?

Pozůstatkem několika století obrovského rozvoje se totiž napříč celou Evropou vyskytují buď jednotlivé továrny, ale často i obrovské výrobní komplexy, postupně budované a rozšiřované často více než sto let, pokrývající obrovské plochy. Od 70. let 20. století, tedy od doby, kdy docházelo k postupnému uzavírání výroby ve velké většině z nich, se samozřejmě dříve nebo později objevila otázka - jaká bude jejich budoucnost? Je do určité míry evropskou specialitou, že i o těchto stavbách se začalo poměrně brzy uvažovat jako o druhu památky, pro které dokonce vzniklo i nové pojmenování – industriální dědictví. V kontextu evropského kulturního i ekonomického rozvoje, v tom, že zájem o minulost vždy existoval a někdy byl i velmi podstatný, dává ale tento způsob pohledu na stavby, které bezprostředně ovlivnily na několik století vývoj celého kontinentu, smysl.

Nese to s sebou samozřejmě celou řadu otázek a problémů, které jsou zcela nové, a pro které je třeba hledat nové, naprosto odlišné odpovědi, ale také jiná, nestandardní řešení. Průmyslové dědictví a památky jsou pojmy nové jak pro veřejnost, tak ještě stále



i pro instituce, veřejné i soukromé. Diskuze o tom, co přesně termín sám o sobě znamená, co pod ním rozumíme a jak s ním pracovat, je stále otevřená a shoda je často těžká, někdy téměř nemožná. Legislativa, platná pro jiné památky, je často pro tuto kategorii nepoužitelná, nároky na údržbu a případnou konzervaci původního stavu většinou obrovské. Argumenty o technologické výjimečnosti a hodnotě jsou často nepříjemně konfrontovány se špatnou ekonomickou situací země, regionu, nebo města. Velmi často to bývá právě uzavření průmyslového komplexu, které tuto situaci způsobí a extrémně finančně nákladná údržba je často jeden z mnoha problémů, které je zapotřebí lokálně vyřešit.

V předložené diplomové práci podrobně popisujeme transformaci Vítkovických železáren a Dolu Hlubina do jejich dnešní podoby, kulturního a vzdělávacího centra Dolní oblast Vítkovice (DOV) v souvislostech rozvoje města Ostravy. Popíšeme historii této bývalé továrny na výrobu železa a bývalého uhelného dolu, jejich roli a funkci v regionu až do roku 1998, kdy oficiálně došlo k ukončení produkce železa a těžby uhlí (k tomu došlo v roce 1992). Od tohoto roku až do současnosti procházela a prochází celá oblast zásadní proměnou, z nefunkčního továrního a důlního souboru se postupně stává technická, historická a kulturní památka. Zmapujeme a budeme analyzovat zejména toto období, vyhodnotíme, jak tato zásadní změna proběhla ekonomicky, technicky, a společensky, v kontextu historie města a jeho aktuálních a budoucích potřeb.

Ostrava a její Vítkovické železářny pochopitelně nejsou v mezinárodním srovnání výjimkou, technologických celků a industriálních oblastí, které přestaly v průběhu historie sloužit svému účelu, je v Evropě i ve světě celá řada, existují dokonce jejich seznamy online (13). Pro účely srovnání použijeme zejména bývalé železářny v Porúří, Völklingen, a oblast Emscher, bývalý důl Zollverein, textilní továrnu v Lodži, přestavěnou na zábavní a nákupní centrum, a také oblast Londýnských doků. Ty mají poněkud jiný charakter a jedná se o rozsáhlejší projekt. Jeho výhodou je v první řadě úspěšné ukončení celého náročného projektu a pak také jeho poloha – doky se vzhledem k rozmachu Londýna také postupně ocitly v téměř centrální části města. Tento faktor mají Londýnské doky i DOV společný, a právě poloha z obou bývalých industriálních komplexů má potenciál stát se pro ně zásadní výhodou.

Důležitou částí práce je kapitola věnovaná financování této konverze. Přestavba tak rozsáhlých industriálních celků, které téměř vždy nejprve projdou kratší nebo delší dobou chátrání, a během které je jako jedna z reálných variant téměř vždy zvažována jejich likvidace, je finančně

nesmírně nákladná. Navíc je třeba vyjasnit většinou komplikované majetkové vztahy a zejména v zemích bývalého východního bloku majetkové zapojení státu a nových vlastníků. Zapojení státu, případně i mezinárodních organizací se ukazuje jako nevyhnutelné a zásadní. Kromě nezbytné přímé finanční pomoci mohou státní i mezinárodní organizace pomoci k zachování a dalšímu rozvoji tím, že danému objektu nebo komplexu udělí statut národní památky, případně ji zanesou do seznamu světových památek Organizace spojených národů pro vědu, kulturu a vzdělávání (UNESCO). Jedna z mezinárodních aktivit, jejímž cílem je stanovit základní pravidla pro ochranu a údržbu průmyslových památek, je „Úmluva o ochraně světového přírodního a kulturního dědictví“, kterou v roce 1972 UNESCO přijalo. Úmluva je unikátní mezinárodní právně závazný dokument, který spojuje princip ochrany kulturního dědictví s ochranou přírody. Jejím smyslem je upravit péči o přírodní a kulturní památky jednotlivých zemí a napomáhat identifikaci, ochraně, obnově a prezentaci nejvýznamnějších světových památek (15). UNESCO v roce 1992 založilo Centrum světového dědictví (World Heritage Centre), které v roce 1999 poprvé vydalo oficiální seznam památek průmyslového dědictví. Z celkového počtu kulturních památek podle posledních údajů tvoří průmyslové památky asi 4% a z celkového počtu 28 oficiálně uznaných průmyslových památek UNESCO jich je 22 v Evropě, 2 v Asii a 4 se nacházejí v Americe.

Hlavním cílem této práce je provést zhodnocení aktuálního stavu konverze a toho, jaký vliv má na aktuální podobu a život města v souvislostech s jeho plánovaným rozvojem, případně navrhnout, jakým způsobem a do jaké míry využít finanční prostředky a vzájemnou spolupráci jednotlivých organizací a státních institucí, k dalšímu rozvoji celé oblasti tak, aby byla pro město a celý region co největším přínosem. Ostrava, město v posledních 150 letech dominantně známé především díky svému těžkému průmyslu, musí dnes pro sebe najít nové místo a novou roli. Zároveň ale může co nejvíce využít to, co v ní bylo během této doby vybudováno, a co ho odlišuje od jiných míst, ale zároveň ho tím dělá atraktivní.

## 2 HISTORIE VÍTKOVICKÝCH ŽELEZÁREN A DOLU HLUBINA

### 2.1 Vítkovické železárny

V posledních letech bylo o historii a vzniku Vítkovických železáren napsáno několik velmi dobře zpracovaných publikací. Jejich současná podoba, zejména část Dolní oblast Vítkovice (DOV) se čím dál častěji stává i předmětem diplomových a jiných studentských prací. Zejména z tohoto důvodu budou v této práci uvedena stručně ta nejpodstatnější fakta, ale s přihlédnutím k tomu, v čem byly Vítkovické železárny unikátní a jedinečné už v době svého vzniku. Protože cílem a hlavním obsahem této práce je další rozvoj areálu DOV a města Ostravy, právě tato unikátnost, v mnoha ohledech jedinečnost a širší mezinárodní souvislosti jsou z pohledu autora jeden z klíčových bodů, na kterých je možné v budoucnosti stavět.

Založení Rudolfovy hutě v roce 1828 (podnik byl pojmenován podle bratra tehdejšího císaře Františka, olomouckého arcibiskupa, který také nakonec sám podnik kapitálově vybudoval) předcházela samozřejmě už dřívější těžba železné rudy v celé ostravské oblasti, dostatečné množství lesů, ze kterých se vyrábělo dřevěné uhlí, a horské řeky, které byly v tehdejší době používány jako jeden ze zdrojů energie. První zmínka o možném využití této oblasti pro hutní výrobu se tak objevuje už v roce 1767 (Matěj, 2014). Pro rozvoj hutě je podstatný finanční vstup Salomona Meyera Rotschiolda, který svou investicí do rozvoje podniku umožnil v roce 1836 stavbu vysoké pece, vůbec první svého druhu v rakouské monarchii.

Jednou ze zásadních událostí pro rozvoj železáren byla výstavba železnice Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB), která v roce 1847 dosáhla až do Ostravy a umožnila tak mimo jiné i mnohem větší možnosti prodeje výrobků železáren. Toto propojení se zbytkem tehdejší monarchie ukazuje, jak důležitý začal být vývoj dopravní infrastruktury pro celý region. Kromě levnější a rychlejší přepravy a rostoucího objemu výroby železáren se pochopitelně rozvíjela a rostla celá oblast, v tomto případě samotné Vítkovice. Tato původně zemědělská vesnice, která měla ještě v polovině 30. let 19. století pouhých 157 obyvatel, uvedla při sčítání v roce 1890 už 10 294 obyvatel a při posledním úředním sčítání před 1. světovou válkou dokonce 23 151 obyvatel (Matěj, 2014).

Rozvoj hutě a s tím související nutné kapitálové zapojení vedlo v roce 1873 ke vzniku nové společnosti, Vítkovického horního a hutního těžářstva, jehož spoluhlajiteli byli Rothschildové a Gutmannové (dlouhodobě podnikající v těžbě uhlí v regionu). V roce 1876 nastoupil do podniku jeho nový generální ředitel, Paul Kuppelwieser, jeden z nejvýznamnějších hutních odborníků své doby. Jeho působení znamenalo nejen rozsáhlou modernizaci celé hutní výroby a vystavění nových provozů, ale také rozvoj Vítkovic jako obce. Zejména díky němu vznikl zcela nový urbanistický komplex označovaný jako Nové Vítkovice. Celá koncepce, dodnes jednoznačně patrná a dominující celé, v současnosti městské části Ostravy - Vítkovice, byla ve své době v Čechách zcela unikátní. Působení Paula Kuppelwiesera v huti a proměnu Vítkovic dokumentovala poměrně do detailu výstava ostravského Domu umění „Leopold a Paul Kuppelwieser Umění – Průmysl – Architektura“ (15).

Rozvoj hutě pokračoval i na počátku 20. století, pochopitelně i do provozu podniku se začaly promítat očekávané vojenské konflikty a v roce 1914 došlo dokonce téměř k přerušení výroby v důsledku nedostatku zaměstnanců. Hospodářská krize ve 30. letech 20. století znamenala pro podnik především změnu vlastnické struktury – zcela ji převzal londýnský bankovní dům Rothschild. Vzhledem k historickým událostem docházelo v následujícím desetiletí ke zcela zásadním proměnám. Od roku 1940 spadala huť pod německý dozor a od roku 1943 ho ovládl koncern Reichswerke Hermann Göring. Po válce v roce 1945 byly Vítkovické železárny znárodněny, v roce 1948 k nim bylo připojeno několik dalších podniků a v roce 1952 byl celý proces této transformace ukončen. Od tohoto roku nesly železárny také nové jméno, Vítkovické železárny Klementa Gottwalda.

V letech 1948 – 1989 železárny pochopitelně pokračovaly ve výrobě, jádro mezinárodní spolupráce se ovšem přesunulo k Sovětskému svazu. Bohužel, tato změna měla zásadní vliv na kvalitu produkované oceli. Přestože ještě v 50. a 60. letech 20. století byly zaváděny technologické inovace, v 70. a 80. letech se prováděly už spíše jen nezbytné opravy a generální údržby. Je diskutabilní, nakolik se výroba vzdálila od technologické špičky, kterou představovala na konci 19. a začátku 20. století. Situace železáren se dramaticky změnila v roce 1989. Celý podnik prošel postupně rozdělením na menší celky a byl následně privatizován. Jednotlivé závody a jejich skupiny byly odprodány, část DOV, kterou se tato práce chce zabývat především, byla pro výrobu definitivně uzavřena v roce 1998.

## 2.2 Důl Hlubina

S vybudováním a existencí Vítkovických železáren úzce souvisí i otevření dolu Hlubina. Byl založen roku 1852 S. M. Rothschildem a koks, vyrobený z vytěženého uhlí, měl sloužit jako surovina právě pro Vítkovické železářny. V roce 1895 se důl stal součástí Vítkovického horního a hutního těžířstva, jako další ze společných aktivit Rothschildů a Gutmannů. Uhlí se tady začalo poprvé těžit v roce 1857, s pravidelnou těžbou se začalo od roku 1863. Stejně jako u Vítkovických železáren, i v případě dolu, souvisela s jeho rozvojem i výstavba hornických kolonií v jeho blízkosti. Hornické kolonie se začaly stavět v roce 1868 a výstavba v podstatě pokračovala v průběhu celého 20. století.

V roce 1899 byla podle projektu ostravského architekta Felixe Neumanna postavena budova koupelny a cechovny, později nazývaná „staré koupelny“, které byly v roce 1925 v rámci modernizace přestavěny a rozšířeny architektem Otokarem Bémem. Ten velmi zdařilým způsobem renovoval nejen uvedený objekt, ale zároveň novou přístavbu propojil krčkem se starým objektem. Další významné úpravy proběhly v letech 1957 – 61, v té době byla postavena budova vrátnice, požární bazén s vodotryskem a nové koupelny v tzv. bruselském stylu.

Podstatným momentem v historii byl pro důl rok 1945, ve kterém došlo k jeho znárodnění a přiřčení k nově vzniklému státnímu podniku Ostravsko-karvinské doly. Zásadní je to hlavně z toho důvodu, že došlo k narušení původního toku uhlí – koks - železo, protože důl přestal těžit výhradně pro potřeby Vítkovických železáren. Po válce došlo ještě k několika změnám názvu dolu a jeho sloučení, případně opětovnému oddělení, od jiných blízkých uhelných dolů.

V roce 1992 byla těžba uhlí v tomto dole zastavena jako nerentabilní a roce 1996 byly obě jeho jámy zasypany. V roce 2002 se důlní komplex stal Národní kulturní památkou a v roce 2008 získal označení European Heritage Label.

### 3 ANALÝZA VÝVOJE PO ROCE 1998

#### 3.1 Možnosti nového využití

Přestože už v 70. a 80. letech 20. století začaly probíhat průzkumy o potřebnosti zachování kulturního dědictví, které komplex Vítkovických železáren a Dolu Hlubina představoval (železářny samotné měly své vlastní muzeum, a například studenti Vysokého učení technického v Brně dlouhodobě monitorovali jednotlivé průmyslové areály v ČR), areál DOV žádnou změnou v té době neprošel. Zmínku si ovšem určitě zaslouží práce Radima Václavíka z 90. let 20. století, který ve své diplomové práci poprvé upozornil na možnost využití plynofemu v areálu pro společenské a kulturní účely (Matěj, 2014).

V době ukončení provozu VŽ se pochopitelně vynořily otázky, jak s územím o ploše cca 150 hektarů v širším středu města naložit. Hodnota majetku byla v té době vyčíslena na zhruba 2,5 mld. Kč a bylo třeba vyjasnit, kdo a jakým způsobem ho bude dále udržovat a spravovat. V této situaci se pochopitelně začaly objevovat dva diametrálně odlišné názory na využití celého komplexu. Prvním z nich bylo jeho zachování, zvažovala se tzv. metoda posledního dne, podobně jako u Dolu Michal v Ostravě. Druhým případným řešením byla i úplná likvidace celého zařízení, varianta, která byla popsána i ve Studii státní agentury Czechinvest – Strategie pro územní technické památky z roku 2002.

Na počátku 90. let začal DOV jako potencionální kulturní památku řešit Magistrát města Ostravy a byly zpracovány první studie možného budoucího využití areálu. Zpracované koncepce rozdělovaly celou plochu areálu do 3 kategorií: 1. Vhodné k zpřístupnění veřejnosti, 2. Vhodné k budoucímu novému využití, 3. Navrženo k odstranění.

V roce 2002 nakonec došlo nařízením vlády č. 337/2002 Sb. (16) k prohlášení Dolu Hlubina a vysoké pece a koksovny Vítkovických železáren za Národní kulturní památku. V roce 2003 pak vláda České republiky rozhodla o převzetí areálu DOV soukromým vlastníkem, společností Lahvárna Ostrava, zastoupenou generálním ředitelem a předsedou představenstva Vítkovice holding a.s., Ing. Janem Světlíkem, který si v následujících letech nechal zpracovat několik studií, jak svěřený areál co nejlépe využít.

### 3.2 Konverze NKP Vítkovice

Pro další existenci a perspektivní využití komplexu Vítkovických železáren byla a stále je nutná spolupráce vlastníka a Národního památkového ústavu v Ostravě. NPÚ, který bývalou továrnu na výrobu železa vnímá jako unikátní historickou památku, prosazuje zachování a údržbu zejména té části bývalého provozu, která i dnes umožní návštěvníkům pochopit vzájemnou návaznost a podstatu jednotlivých technologií (Matěj, 2014). Vlastník objektu, tedy nejprve společnosti Vítkovice a.s. a následně Sdružení Dolní oblast Vítkovice, musel a stále musí řešit dvě základní otázky – z čeho a jakým způsobem financovat nákladnou konverzi a údržbu, a jak areál udělat dlouhodobě atraktivním pro jeho návštěvníky. Prvním krokem bylo samozřejmě prohlášení areálu za NKP. V roce 2004, NPÚ a společnost Vítkovice a.s. zredukovaly z celé plochy areálu výsledných asi 10 ha, na kterých se nacházely všechny podstatné objekty a o kterých bylo potřeba dále jednat. Tato redukce byla schválena v roce 2005 nařízením vlády č. 422/2005.

V roce 2005 byl zpracován první projekt s názvem „Cílová podoba národní kulturní památky v dolní oblasti VÍTKOVICE“, který se mimo jiné inspiroval podobnými konverzemi v Německu, snažil se z nich poučit a vyhnout se opakování případných chyb. Nakonec vyšel ze spolupráce s manželi Zemánkovými (Helena a Václav Zemánkovi jsou renomovanými českými architekty) a dalších stran návrh individuálního projektu, který se stal podkladem pro jednání s NPÚ v Ostravě, NPÚ v Praze a Moravskoslezským krajem. Součástí projektu bylo i hodnocení přístupu k řešení technických památek z hlediska jejich památkové hodnoty, nezbytných nákladů a cílové vize (Matěj, 2014). Po důkladné analýze všech věcných, právních, ekologických a samozřejmě ekonomických aspektů byla následně ještě v roce 2005 podána společností Vítkovice a.s. žádost o grant z finančního mechanismu EHP/Norsko s celkovými oprávněnými náklady 2 068 508 EUR. Projekt s názvem „Komplexní obnova a restaurování Národní kulturní památky Dolní oblast Vítkovice“ se soustředil především na opravu a obnovu těch objektů a technologií, které byly schopny demonstrovat technologický tok „uhlí-koks-železo“. Tato žádost však byla zamítnuta. Průlomovým se ukázal rok 2007, ve kterém byla v rámci Integrovaného operačního programu (IOP) Ministerstva kultury připravena studie proveditelnosti pro projekt s názvem „Zpřístupnění a nové využití NKP Vítkovice“. Právě z důvodu případného čerpání dotace byla v té době vytvořena nezisková organizace, Sdružení DOV (Pavliňák, 2012). V roce 2008 pak ministerstvo kultury udělilo DOV známku European Heritage Label – Evropské dědictví.

V roce 2009, po dohodě s NPÚ bylo v Ostravě podepsáno „Memorandum o společném postupu při obnově a novém využití unikátní technické památky“, podle kterého se měla část areálu využít novým způsobem, další pak co nejcitlivěji opravena a o některých se mělo rozhodnout v průběhu konverze samotné.

Po několika neúspěšných pokusech při žádostech o finanční dotaci bylo dne 13. července 2009 podepsáno Rozhodnutí o poskytnutí dotace z Integrovaného operačního programu ve výši 500 milionů korun na projekt „Zpřístupnění a nové využití NKP Vítkovice“. Konkrétně byly finance uvolněny na přestavbu vysoké pece č. 1, rekonstrukci VI. energetické ústředny a konverzi plynojemu na multifunkční halu.

### **3.2.1 VI. energetická ústředna – Malý svět techniky U6**

Budova VI. energetické ústředny byla postavena ve 30. letech 20. století, její stavbu realizovalo Vítkovické horní a hutní těžiřstvo, je 61 metrů dlouhá, široká 41 metrů a vysoká 30,6 metrů. Do roku 1998 prošla několika stavebními úpravami, od roku 2003 je objekt majetkem společnosti Vítkovice a.s. a formou nájemní smlouvy ho spravuje Sdružení DOV. V době zahájení projektu přestavby ústředny byl objekt využíván omezeným způsobem, probíhaly v něm nepravidelné komentované prohlídky a ojedinělé kulturní a společenské akce.

V rámci realizace projektu IOP byl z energetické ústředny vybudován „Svět techniky“, který v sobě spojuje industriální muzeum s interaktivním technickým centrem. Celková plocha expozice je aktuálně 2.901 m<sup>2</sup> a v současnosti si návštěvníci mohou prohlédnout následující tematicky pojmenované okruhy:

- Cesta do středu země;
- Tajemství ocelového města;
- Cesta okolo světa za 80 dní;
- Robur dobyvatel;
- Pán světa;
- Ze země na měsíc;
- Plující město;
- Zmatek nad zmatek (17).

Všechny okruhy jsou pochopitelně věnovány historii nebo rozvoji techniky, případně navazují na historii průmyslu v Moravskoslezském kraji.



V objektu jsou vybudovány i prostory, které slouží k výuce technických předmětů na základních, středních i vysokých školách.

### **3.2.2 Vysoká pec č. 1**

Vysoká pec č. 1 vyráběla železo do roku 1998 a jejím uzavřením byla zároveň ukončena 162 let trvající výroba železa ve Vítkovických železárnách. Konstrukce vysoké pece, vysoká 65 metrů, byla od té doby neudržovaná, ovšem částečně a v doprovodu průvodce přístupná od roku 2002 k prohlídce. V majetku Sdružení DOV je pec od roku 2010. V rámci projektu rekonstrukce, pro demonstrační, studijní a prezentační účely byly vytvořeny prohlídkové trasy pro návštěvníky s expozicí technologie výroby surového železa ve vysokých pecích a virtuální projekci technologické cesty těžba uhlí – výroba koksu – výroba železa (Pavliňák, 2012), návštěvníci mají možnost nahlédnout také do vnitřních částí pece.

V roce 2014 byla na vrcholu vysoké pece podle návrhu architekta Josefa Pleskota postavena kruhová prosklená nástavba, celkem 25 metrů vysoká s průměrem 9 metrů. Její vnitřní část slouží jako kavárna, klub a galerie, zvenjšku je kompletně obestavěna prohlídkovými plošinami, v nejvyšším patře je umístěna nezastřešená prohlídková plošina. V květnu 2015 byla tato nová část vysoké pece slavnostně otevřena jako „Bolt Tower“, pokřtil ji Usain Bolt, jamajský atlet, který se v Ostravě pravidelně účastní atletického meetingu Zlatá tretra.

### **3.2.3 Plynojem – multifunkční aula Gong**

Pravděpodobně nejvýraznější stavbou celého areálu DOV je v současnosti budova bývalého plynojemu, v současnosti multifunkční aula Gong, postavená na místě bývalé huti Anselm. Objekt byl navržen projektanty ze stavebního úřadu Vítkovických železáren a postaven v roce 1924. Je 32 metrů vysoký a jeho průměr je 71,7 metrů. Současným majitelem jsou Vítkovice a.s. a formou nájemní smlouvy ho, stejně jako v případě energetické ústředny, spravuje Sdružení DOV. Před zahájením rekonstrukce nebyl objekt od svého odstavení z běžného provozu v roce 1998 nijak využíván. První návrh na přestavbu plynojemu na objekt využívaný pro společenské a kulturní účely představil už v roce 1991 Radim Václavík (český architekt, od roku 2000 působící v brněnském projektovém studiu Atos-6). V roce 2009, po dohodě s Národním památkovým ústavem, začal návrh na přestavbu plynojemu připravovat opět Josef Pleskot. V prvním kroku bylo zapotřebí nadzvednout zvon plynojemu o celkových 1492 centimetrů. Práce na plynojemu začaly v roce 2011, a pokračovaly vytvořením celkem tří otvorů do celého objektu plynojemu, tak, aby do něj

mohlo proniknout denní světlo a aby jej bylo možné odvětrávat (Volf, 2013). V nově vytvořeném, zvětšeném prostoru, byl vytvořen sál pro 1500 lidí, malý sál pro 400 lidí, konferenční místnosti, galerie a kavárna. Aula byla slavnostně otevřena 1. května 2012 společným koncertem Jaromíra Nohavici a Janáčkovy filharmonie. Konverze plynojemu získala v roce 2013 titul Stavba roku.

### **3.3 Konverze NKP Dolu Hlubina**

Oblast bývalého Dolu Hlubina, dnes Národní kulturní památky Důl Hlubina je s územím a historií DOV velmi úzce a dlouhodobě propojena. Důl byl od svého otevření v roce 1852 součástí materiálového toku uhlí-koks-železo a společně s areálem Vítkovických železáren tvoří díky svému spojení a poloze de facto v centru města celosvětový unikát. Těžba uhlí byla na Dole Hlubině ukončena v roce 1992 a celý areál Dolu Hlubina byl zakonzervován a roku 2002 se stal Národní kulturní památkou. Trvalo ovšem několik let, než se pro areál našlo dlouhodobé a perspektivní řešení a byly vyjasněny majetkoprávní vztahy. Postupná a stále trvající přeměna byla výsledkem diskuze a činnosti zájmového sdružení právnických osob Dolní oblast VÍTKOVICE, občanského sdružení „Hlásím se k továrně“ a Národního památkového ústavu Praha.

Konverze bývalého Dolu Hlubina byla realizována v rámci projektu „Zpřístupnění a nové využití NKP Hlubina – 1. část“, financovaného Integrovaným operačním programem. Projekt byl zahájen v říjnu roku 2010 a ukončen v červnu roku 2015. Cílem celého projektu byla postupná konverze jednotlivých částí areálu na objekty určené společenským a kulturním aktivitám, celé území NKP by se mělo stát postupně součástí městské a regionální vzdělávací infrastruktury (Šústková, 2015).

#### **3.3.1 Sklad MTZ, rozvodna, průběžná jídelna**

Jedná se o několik budov uspořádaných do tzv. V – bloku, které plynule navazují na budovu nových koupelen. V budovách před zahájením projektu probíhal drobný podnikatelský provoz, případně sloužily jako skladovací prostory. V rámci projektu byly budovy přestavěny na tzv. Cineport, prostor s malým a velkým promítacím sálem, kanceláři a střižnou, v budově průběžné jídelny vzniklo celkem 8 hudebních zkušeben a jedno nahrávací studio (26).

### **3.3.2 Staré koupelny**

Budovy koupelen vznikly při modernizaci Dolu Hlubina v roce 1925. Jedná se celkem o dvě zděné haly, původně dvoupodlažní. Po vybudování nových koupelen ovšem objekt začal chátrat a sloužil pouze jako skladovací prostor. Po rekonstrukci obou budov zde vznikl denní a hudební klub, učebny, dílny a divadelní sály (27).

### **3.3.2 Kompresorovna**

Bývalou kompresorovnu tvoří celkem tři na sebe navazující haly, postavené během nejvýznamnější rekonstrukce dolu v letech 1921 až 1924, v současném areálu se jedná o nejstarší dochované budovy v rámci areálu Hlubina. Před konverzí nebyly prostory žádným způsobem využívány, v rámci projektu byly upraveny na otevřené sály s velkou terasou, interiér je možno použít i jako výstavní sál.

### **3.3.4 Těžní věž**

Těžní věž byla postavena po vyhloubení nové těžní jámy, zároveň s ní pak i jámová budova a strojovna s největším parním strojem v tehdejším revíru, vyrobeném ve Vítkovických železárnách. V rámci projektu IOP byla věž opravena a otevřena jako jedna z částí prohlídkových tras (Šústková, 2015).

### **3.3.5 Průběžný most**

Most původně spojoval nové koupelny a těžní věž, byl ovšem v době zahájení projektu ve velmi špatném technickém stavu. V rámci projektu došlo k jeho zkrácení a všechny jeho části byly postupně opraveny a objekt se stal součástí jedné z prohlídkových tras (27).

## 4 FINANCOVÁNÍ PROJEKTU DOV

Financování památek a objektů tohoto a podobného rozsahu je poměrně samostatnou kapitolou a zásadní otázkou často bývá už jen vyjasnit si, co konkrétně je vlastně zapotřebí finančně podporovat. Rozlehlé industriální komplexy, které mají za sebou několik let, případně i dekad chátrání, vyžadují většinou extrémní investici. Samozřejmě je pak nutno vyřešit klíčovou otázku – je vhodnější, přínosnější a efektivnější vložit tyto nemalé částky do konzervování památky a udržení jejího co nejpůvodnějšího stavu? Nebo je výhodnější určité, případně i rozsáhlé části zbourat a nahradit něčím novým? Poslední variantou je pak přeměna objektu na něco, co slouží zcela novému, s jeho původní funkcí nesouvisejícímu, účelu – konverze. A kdo má být ten, který určí, jaká z popsaných variant je nejvhodnější? Odpovědi na tyto otázky musí hledat dnes celosvětově téměř každá průmyslová památka, jejich charakter a rozsah je většinou velmi podobný. Zdroje, ze kterých tyto finance pocházejí, mohou být následující:

- veřejné prostředky,
- soukromé prostředky,
- příjmy z vlastní činnosti.

Veřejné prostředky pocházejí z jednotlivých kapitol státních rozpočtů, z fondů Evropské unie, případně jiných veřejných fondů, jako jsou například Státní fond pro podporu kultury, finanční mechanismy EHP/Norsko nebo z podpory institucí, jako je UNESCO.

Soukromé prostředky mohou pocházet buď přímo od jednotlivých fyzických nebo právnických osob, podporovatelů nebo sponzorů. Samozřejmě ale také od nejrůznějších nestátních neziskových organizací, soukromých spolků, občanských sdružení, nadací a nadačních fondů.

Mezi příjmy z vlastních činností pak samozřejmě spadají všechny prostředky získané přímými aktivitami organizace.

Přestavba objektu bývalé železářny a dolu na společensko – kulturní prostor je pochopitelně finančně extrémně náročná. Po převzetí areálu Ing. Janem Světlíkem majitel nejprve žádal o finanční podporu granty z finančních mechanismů EHP/Norsko, opakovaně však neuspěl. V roce 2009 získal areál dotaci z Integrovaného operačního programu (IOP) Ministerstva kultury ČR ve výši celkem 500 milionů Kč. Projekt byl členěn do čtyř samostatných etap:

1. etapa: rekonstrukce VI. ústředny jako základního objektu prohlídkové trasy NKP. Vstupní místo prohlídkové trasy, sociální zázemí pro návštěvníky NKP. Galerie historie a proměn společnosti VÍTKOVICE a strojírenství v Moravskoslezském kraji, historický vývoj inovací, vynálezů a patentů realizovaných na vysokých školách Moravskoslezského kraje;
2. etapa: rekonstrukce části rudného mostu aglomerace na vyhlídkovou lávku. Propojení se VI. ústřednou a začlenění lávky do prohlídkové trasy zřízením výtahu;
3. etapa: rekonstrukce plynojemu na polyfunkční velkoprostorové konferenční centrum;
4. etapa: Vybudování prohlídkové trasy s potřebnou infrastrukturou (21).

#### **4.1 Čerpané dotační programy**

V roce 2011 získaly DOV dotaci z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko ve výši 65 milionů na vybudování dopravní infrastruktury a dalších prohlídkových tras (22). V současnosti čerpá společnost, spravující DOV dotace ze zdrojů statutárních měst Ostrava a Opava, a také z prostředků Moravskoslezského kraje (21). Poslední podanou žádostí Sdružení DOV je dotace z programu IROP, konkrétně se jedná o obnovu objektu koksovny. Žádosti o dotační podporu podává organizace vždy podle aktuální situace a otevřených dotačních titulů na konkrétní plánované projekty. Podle dostupných informací DOV čerpal, případně stále ještě čerpá, finanční prostředky z následujících dotačních titulů:

##### **Doprovodná infrastruktura k projektům IOP v NKP Dolní oblast Vítkovice a Důl Hlubina**

Začátek realizace projektu: 1. 9. 2014

Konec realizace projektu: 31. 8. 2015

Celkové způsobilé výdaje projektu: 44 625 980 Kč

Dotace z rozpočtu Regionální Rady: 37 932 083 Kč

##### **Vysoká pec č.1 – Nástavba**

Začátek realizace projektu: 1. 6. 2014

Konec realizace projektu: 30. 4. 2015.

Celkové způsobilé výdaje projektu: 56 906 820 Kč

Dotace z rozpočtu Regionální Rady: 48 370 797 Kč

### **Svět techniky - Science and Technology Center**

Začátek realizace projektu: 1. 12. 2011

Konec realizace projektu: 30. 9. 2014

Celkové výdaje projektu: 656 652 337 Kč

Celková výše dotace na realizaci projektu: 536 189 243 Kč

Podíly jednotlivých příspěvků - příspěvek EU: 455 760 856 Kč

Příspěvek státního rozpočtu: 80 428 387 Kč

### **Zpřístupnění a nové využití NKP Vítkovice**

Začátek realizace projektu: 12. 12. 2008

Konec realizace projektu: 31. 12. 2012

Celkové výdaje projektu: 602 275 095,20 Kč

Celková výše dotace na realizaci projektu: 499 938 500 Kč

### **Doprovodná infrastruktura cestovního ruchu pro NKP Vítkovice**

Začátek realizace projektu: 12. 9. 2011

Konec realizace projektu: 1. 7. 2013

Celkové náklady projektu: 70 000 000 Kč

Celková výše dotace na realizaci projektu: 51 800 000 Kč

Spolufinancováno ze strukturálních fondů EU a národních rozpočtů prostřednictvím rozpočtu Regionální rady regionu soudržnosti Moravskoslezsko v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Moravskoslezsko 2007-2013.

### **Zpřístupnění a nové využití NKP Hlubina – 1. Část**

Začátek realizace projektu: 1. 7. 2011

Konec realizace projektu: 1. 7. 2014

Celkové náklady projektu: 192 000 000 Kč

Celková výše dotace na realizaci projektu: 184 800 000 Kč

Zdroj financování: Integrovaný operační program (IOP).

## **Pracovníci Světa techniky za vzdělávacími programy science center v Evropě**

Začátek realizace projektu: 1. 6. 2015

Konec realizace projektu: 31. 5. 2017

Celkové náklady projektu: neuvedeno

Projekt byl realizován a financován prostřednictvím programu Erasmus +, klíčová aktivita: KA1 – Vzdělávací mobilita jednotlivců, Výzva 2015.

## **Podpora odborného vzdělávání zaměstnanců II**

### **Odborný rozvoj zaměstnanců společnosti Dolní oblast VÍTKOVICE, z.s.**

Začátek realizace projektu: 27. 02. 2018

Konec realizace projektu: 24. 07. 2018

Celkové náklady projektu: neuvedeno

Spolufinancováno z prostředků Evropského sociálního fondu (85%) a z prostředků státního rozpočtu České republiky (15%).

Kromě prostředků z veřejných zdrojů spolufinancují provoz celého areálu také sponzoři. Pro rok 2018 vydala DOV publikaci Partneři/Part'áci 2018, ve kterých jsou do detailu popsány možnosti spolupráce ostatních subjektů s DOV. Za to DOV například nabízí a umožňuje svým partnerům sebereprezentaci v prostorách areálu, poskytuje jim zdarma určitý počet volných vstupenek na akce konané v areálu a/nebo slevu ze vstupného na všechny aktuální expozice. Renovované budovy se pochopitelně pronajímají k nejrůznějším komerčním účelům a na jednotlivých prohlídkových trasách se vybírá vstupné (22).

## 5 DOV V MEZINÁRODNÍM SROVNÁNÍM

V posledních desetiletích, vzhledem k měnícímu se profilu velkých měst, jejich masivnímu růstu a měnící se struktuře průmyslu a výroby obecně, téměř všechna tato místa mají před sebou zásadní otázku – jak se se změnou vypořádat, jak proměnit místa i celé městské čtvrti tak, aby vyhověly potřebám a nárokům svých obyvatel. Ve světě dochází k renovaci, přeměně, úpravě nebo zcela novému využití větších i menších bývalých průmyslových komplexů už několik desetiletí. Na následujících stránkách detailněji popíšeme několik příkladů bývalých továren, hutí, nebo celých průmyslových oblastí. Vybrali jsme celkem čtyři místa, všechna v Evropě. Liší se od sebe jak původním využitím, tak i svojí následnou konverzí a celkových záměrem, který investor (soukromý i veřejný) realizoval.

### 5.1 Hutě ve Völklingenu

V roce 1873 založil hutní inženýr Julius Buch ve Völklingenu v Sársku pudlovný (označení pro místo, ve kterém se historicky poprvé průmyslově vyrábělo železo) a válcovny. Existovaly ale pouze 6 let, pak musel být provoz z důvodu nerentability uzavřen. Zavřený podnik koupil už v roce 1881 Carl Röchling a během dvou let se mu podařilo vybudovat první vysokou pec. Za necelých 10 let, už v roce 1890, se jeho železárna stala největším výrobcem železa v Německu. O rok později byla modernizována výroba oceli, která se stala velmi úspěšnou. K jejímu provozu bylo zapotřebí také velké množství koksu a z toho důvodu byla v roce 1897 hned vedle vysokých pecí postavena koksovna. Celý komplex byl průběžně modernizován a rozšiřován, v roce 1928 byla huť ve Völklingenu jedna z největších a nejmodernějších v Evropě. V průběhu celé druhé světové války pracovalo v huti asi 14 000 nuceně nasazených Rusů, Francouzů, Poláků a Italů (28). Huť velmi dobře prosperovala – jakkoliv diskutabilní tato prosperita z dnešního pohledu je. I po válce se hutím dařilo velmi dobře, výrobního vrcholu dosáhla huť v roce 1952, když hlavním faktorem růstu byl tehdy poválečný stavební boom. Roku 1956 se do Sársky vrátila rodina původních majitelů, Röchlingovi, a továrnu opět převzali. V roce 1965 měl celý komplex už 17 000 zaměstnanců a huti se výborně dařilo i nadále a to až do roku 1975, ve kterém celý svět zasáhla ocelářská krize. Podnik se sloučil s další ocelárnou (obě kontrolovala společnost ARBED – Acieries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange), a v roce 1978, po dohodě s federální vládou a odbory, přijal restrukturalizační plán. Ten byl ještě v roce 1982 revidován a upraven. Výroba oceli



v obou továrnách byla snížena o téměř 40%, ale ani to provoz neudrželo příliš dlouho. Výroba byla ukončena v roce 1986.

Uzavření hutě vedlo k obrovskému lokálnímu nárůstu nezaměstnanosti (jen v roce 1986 bylo v souvislosti s uzavřením hutě zrušeno 10 000 pracovních míst, od počátku průmyslové restrukturalizace v roce 1982 to bylo ovšem více než 22 000), ale také ke vzniku rozsáhlého brownfieldu (navíc s vysokou ekologickou zátěží). Špatná ekonomická situace se projevila i na odlivu obyvatel z Völklingenu, mezi lety 1974 až 2012 se jejich počet snížil z přibližně 48 500 na 39 500 (Zimmermann, 2014). Docházelo k celkovému stárnutí populace (z důvodu nedostatku pracovní perspektivy odcházeli především mladší lidé), k nárůstu sociálních problémů a růstu kriminality.

Na druhé straně, federální i spolková vláda už od konce 70. let 20. století usilovaly o obnovu a modernizaci města. Vláda financovala demontáž nebo likvidaci některých budov a výrobních částí továrního komplexu. Už za šest měsíců po uzavření hutě v roce 1986 vznikla soukromá iniciativa Initiative Völklingen Hütte (IVH), která začala usilovat o její zachování. Za zmínku stojí fakt, že téměř nikdo ze členů spolku nebyl nikdy zaměstnancem hutě, jednalo se především o akademiky a příslušníky vyšší střední třídy. I přesto, že zpočátku neexistovala shoda a jednotný názor na to, jak s celým areálem naložit, a jaké bude jeho nejvhodnější využití, je už od roku 1987 Völklingen německou kulturní památkou a zákony Spolkové republiky Německo zaručují jeho důslednou ochranu. Celý komplex převzala vláda spolkové země Sársko od Dillinger Hütte Saarstahl AG. Aktivně se zapojilo i město Völklingen, komplex se v průběhu 150 let totiž v podstatě ocitl ve vnitřní části města. Mezi lety 1987 a 1988 zadalo město zpracování studie ke zjištění kontaminace půdy v oblasti hutě a její revitalizaci v rámci urbanistického plánu. Na realizaci vypracovaných plánů získalo město mimo jiné tehdy celkem 11 milionů německých marek z Evropské iniciativy RESIDER. Realizace probíhala od roku 1987 do roku 1990. Vzhledem k tomu, že huť se v průběhu urbanistického rozvoje ocitla v podstatě uvnitř města, bylo potřeba samozřejmě řešit i její celkové napojení na ostatní městskou infrastrukturu a vyřešit spojení mezi továrním komplexem a kolem tekoucí řekou Saar. Proto město následně požádalo o spolupráci a spolufinancování i federální vládu a Společnost pro regionální rozvoj (Landesentwicklungsgesellschaft). Výsledkem spolupráce byl tzv. „městský rámcový program“ (Städtebaulicher Rahmenplan) pro revitalizaci hutě. Jeho cílem bylo předem

zohlednit a odpovědět na všechny případné námitky a spory, které většinou tak velké projekty provázejí. Jednalo se především o následující témata:

- vzájemná výměna znalostí a průběžné vyhodnocování jako standardní součást celého procesu konverze;
- ochotu ke vzájemné konstruktivní spolupráci a snahu jasně formulovat společný výsledek;
- ochotu diskutovat a řešit zájmy a představy, které jsou u jednotlivých stran v rozporu, zejména pokud se jedná o urbanistický plán, ochranu životního prostředí, regionální rozvoj a vliv na okolí;
- co nejúžší spolupráci a participaci veřejnosti, expertů a profesionálů, ve stejné míře i dalších zainteresovaných stran;
- jasnou orientaci na výsledek celého projektu.

Tato spolupráce vedla mimo jiné k tomu, že v červenci a srpnu roku 1990 se v huti uskutečnila první velká kulturní akce, tzv. „Steelopolis“, na kterou měla přístup široká veřejnost. V souvislosti s touto aktivitou vydal tehdejší německý kulturní časopis Saarbrucker Hefte speciální číslo, věnované huti Völklingen a komentoval mj. i výše zmíněné „Steelopolis“.

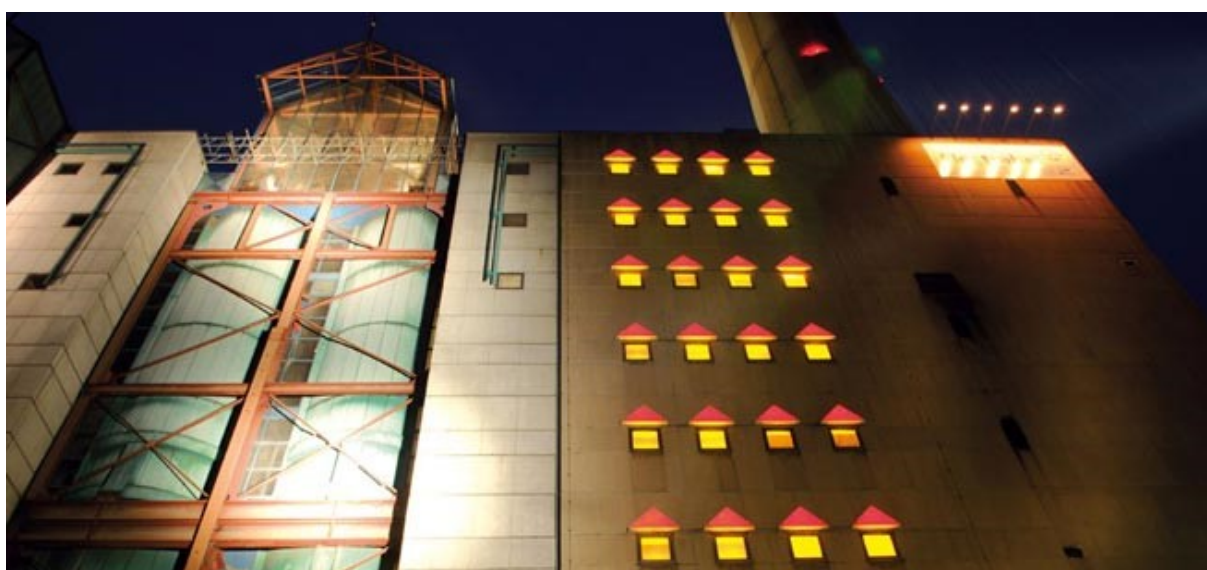
V roce 1992 byla Sárskou spolkovou vládou vyhlášen nyní už uzavřený provoz výroby surové oceli průmyslovou památkou, v roce 1993 pak bylo celkem 6 vysokých pecí zpřístupněno veřejnosti a v roce 1994 se podařilo Völklingen vyhlásit za vůbec první industriální památku UNESCO vůbec. Především díky tomu, že se jej podařilo v podstatě celý uchovat ve stejné podobě, v jaké byl v roce 1986 uzavřen (zároveň poslední zásadní modernizace proběhla v roce 1935), slouží jako unikátní dokument toho, jakým způsobem bylo vyráběno surové železo, od zařízení pro manipulaci a zpracování surovin pro těžbu uhlí a železné rudy až po výrobu vysokopeční oceli se všemi pomocnými zařízeními, jako je zařízení na čištění a vyfukování plynu (Zimmermann, 2014). Podle vyjádření UNESCO je Völklingen „výborným příkladem integrované výroby surového železa, který dominuje v tomto průmyslu v 19. a počátku 20. století. Několik důležitých technologických inovací ve výrobě surového železa bylo vyvinuto nebo poprvé použito v průmyslovém měřítku zde a nyní jsou tyto technologie univerzálně používány po celém světě.“ (29). Bohužel, město samotné z otevřené památky příliš neprofituje. Většina návštěvníků se zdrží pouze v prostorách bývalé hutě a k návštěvě města je aktuálně nic nemotivuje. To vytváří mezi provozovateli komplexu a městem určité napětí. Nabízí

se otázka, do jaké míry se podařilo propojení mezi industriální památkou a městem samotným, a jak atraktivní dokáže být dnes bývalá továrna pro obyvatele města, které ji obklopuje.

Obr. 5.1 Hut' ve Völklingenu



Zdroj: <https://sump.org/photographs/saarland/?addComment>



Zdroj: <http://www.germany.travel/en/towns-cities-culture/towns-cities/historic-highlights-of-germany/trier.html>

Výsledek konverze Völklingenu byl od samého začátku ovlivněn tím, že nikdo nepochyboval o důležitosti hutě v historických a kulturních souvislostech – především na straně městského zastupitelstva. Celý proces byl ovšem ovlivněn následujícími problémy:

- nízká obecná znalost problému a absence jasné vize, nedostatek materiálních a lidských zdrojů;
- extrémní finanční náročnost udržení hutě jako průmyslové památky v prostředí stále částečně aktivní výroby oceli a vzhledem k celkovému urbanistickému plánu.

Nakonec ale tato složitá situace vedla paradoxně k velmi inovativnímu řešení právě v rámci dlouhodobého urbanistického plánu.

Začaly se zde pořádat koncerty moderní i vážné hudby, výstavy s nejrozličnějším zaměřením, technické, přírodní i umělecké. V roce 1999 zde bylo otevřeno tzv. Evropské centrum pro umění a průmysl (Europäisches Zentrum für Kunst und Industriekultur). Podle údajů z roku 2014 ho navštívilo zhruba 100 000 lidí ročně (Zimmermann, 2014).

V současnosti má Völklingen pro veřejnost následující nabídku:

- více než 7km dlouhá návštěvnická trasa mapující původní výrobu železa;
- vědecké centrum;
- výstavní prostory;
- kulturní aktivity konané celoročně v areálu bývalé hutě.

## **5.2 Zollverein – huť a ocelárna**

První uhelné doly v oblasti Zollverein (Essen, Německo) byly otvírány postupně v letech 1847 až 1851 na popud Franze Haniela, majitele továrny na železo. Skutečná těžba uhlí začala v roce 1851 zhruba 130 metrů pod zemí. Od roku 1857 se začal vyrábět z vytěženého uhlí koks a v roce 1886 byla postavena moderní koksovna. Postupně, díky průmyslovému rozmachu Německa a zvyšující se spotřebě uhlí a koksu, byly otvírány další důlní šachty. V roce 1918 se v nich těžilo už přibližně 2,5 milionu tun uhlí ročně. V roce 1920 začala rodina Hanielů spolupracovat s firmou Phönix AG, které v té době patřily některé z dalších uhelných dolů v Německu a společně realizovali další technickou a technologickou modernizaci. Ta vyvrcholila otevřením uhelného dolu Zollverein XII v roce 1932 (už ovšem s novým majitelem

– společností Gelsenkirchener Bergwerks AG – BGAG). V té době už byl celý komplex významnou součástí evropského průmyslu a ekonomiky v 19. a první polovině 20. století. Jeho denní produkce uhlí v době otevření šachty XII byla zhruba 12 000 tun, čtyřikrát více, než bylo v té době běžné. Celý komplex se skládal z kompletní sítě budov a zařízení nezbytných pro těžbu a úpravu uhlí, výrobu koksu a zároveň požadované a nezbytné dopravní sítě. Šachta XII (navržena architektky Fritzem Schuppem a Martinem Kemmerem), svého času považována za vůbec nejzdařilejší stavbu v této oblasti na světě, je jedním z vrcholů architektury tzv. Bauhausu. Kromě toho, že byla jakýmsi symbolem ekonomického rozmachu Německa mezi dvěma světovými válkami, stala se v podstatě památkem průmyslových dějin.

Druhou světovou válku doly přečkaly bez většího poškození a už v roce 1953 byly opět největším německým dolem s roční těžbou 2,4 milionu tun uhlí. V 50. a 60. letech pokračovala modernizace a navyšování těžby. Po další expanzi v 70. letech se Zollverein stal jedním z největších výrobců koksu na světě. Celý komplex v roce 1968 převzala společnost Ruhrkohle AG, největší těžařská společnost v Německu. Úspěšná těžba pokračovala až do konce 70. let, postupně se ale stávala méně a méně ziskovou. Nakonec, jako poslední ze všech dolů v oblasti Essen, bylo v roce 1983 rozhodnuto o uzavření dolů. Šachta XII částečně pokračovala v těžbě až do roku 1986 přičemž koks se v Zollverein vyráběl až do roku 1993.

Stejně jako u většiny těžkých průmyslových provozů, které byly uzavřeny, hrozilo, že Zollverein bude čelit období úpadku. O to překvapivější byl fakt, že německý spolkový stát Severní Porýní – Vestfálsko se rozhodl odkoupit celé důlní území ihned po jeho uzavření koncem roku 1986 a šachtu XII prohlásil za chráněnou průmyslovou památku – což bylo nutné k tomu, aby mohla být udržována alespoň v původním stavu. V roce 1989 založilo město Essen a spolkový stát Severní Porýní - Vestfálsko společnost Bauhütte Zollverein Schacht XII. Ta měla o komplex pečovat a teprve až v roce 1998 byla společnost nahrazena Nadací Zollverein.

V prosinci roku 2001 Organizace spojených národů pro vzdělání, vědu a kulturu (UNESCO) prohlásila šachtu XII a částečně i koksovnu za světové dědictví UNESCO.

Dnes komplex funguje pod názvem Zollverein Park, je v něm Muzeum průmyslových památek a designu, koná se v něm množství kulturních akcí, festivalů a volnočasových aktivit. Deklaruje zhruba 1,5 milionu návštěvníků ročně. Nabízí komentované prohlídky nadzemní

části dolu a koksovny, společně s výkladem o architektonické hodnotě některých částí komplexu. Celkem se jedná o 28 různých prohlídkových tras, které je možno absolvovat v 8 jazykových variantách. Několikrát do měsíce se zde konají koncerty vážné hudby, jazzu, rocku, ale i koncertů pro děti. Kromě hudebních produkcí je samostatnou kapitolou celoroční organizace nejrůznějších konferencí a společenských událostí. Může jít buď o dnes velmi populární gastronomické festivaly, plesy pořádané městskou správou nebo soukromými podniky nebo významné designové výstavy (stálou expozici zde má například Red Dot Design Museum). V rámci celého komplexu jsou vyhrazeny jednotlivé jeho části určené například rodinám s dětmi. Jedná se o organizované sportovní a vzdělávací aktivity a u těch se klade důraz na jejich interaktivní podání a moderní způsob výkladu. Pořádají se simulované „archeologické výpravy“ i simulace těžby uhlí. V létě je v prostorách bývalé koksovny veřejnosti k dispozici plavecký bazén (vstup je zdarma), v zimě se část volného prostoru mezi budovami mění v bruslařskou dráhu. (návštěva je zpoplatněna). V komplexu a jeho okolí je možné se každý víkend připojit ke skupině provozující geo-coaching. Dnes, vzhledem k tomu, kde se bývalý důl a huť nacházejí, se klade velký důraz i na poznání okolního životního prostředí, v pravidelných termínech je možné absolvovat prohlídku okolí s výkladem o jednotlivých živočišných a rostlinných druzích a o tom, jak je přítomnost průmyslového komplexu ovlivnila, případně stále ovlivňuje. Detaily o struktuře celého parku jsou k nahlédnutí v příloze č. 1. V roce 2017 byl Essen, město, v jehož bezprostřední blízkosti se Zollverein nachází, vyhlášen „zeleným městem Evropy“. V období od května do srpna proběhla v Muzeu Porúří výstava s názvem „Zeleň v Essenu – více než parky a zahrady“ (Muzeum Porúří - Ruhr Museum je rovněž součástí komplexu), kterou v těchto několika měsících vidělo přes 35 000 návštěvníků. Městská samospráva ve spolupráci s vedením památky zorganizovaly několik dalších aktivit a snažily se co nejvíce propagovat proměnu celé oblasti – místo koncentrace těžkého průmyslu stále větší plochu zabírá zeleň a prostory, které jsou k dispozici široké veřejnosti.

Čtyřikrát do roka vychází magazín Zollverein, který detailně informuje (má většinou 40 až 45 stran) o aktuálním dění v celém komplexu, o programu na následující 3 měsíce a o komerčním i nekomerčním využití jeho jednotlivých částí. Čtvrtletník je samozřejmě dostupný i v elektronické podobě.





Zdroj: [https://de.wikipedia.org/wiki/Zeche\\_Zollverein\\_Schacht\\_4/5/11](https://de.wikipedia.org/wiki/Zeche_Zollverein_Schacht_4/5/11)



Zdroj: <https://whc.unesco.org/en/list/975>

Pokud jde o úspěšnost konverze, jedná se podle vyjádření UNESCO o „Průmyslový komplex uhelného dolu Zollverein XII, který je výjimečnou průmyslovou památkou díky tomu, že jeho stavby jsou vynikajícími příklady uplatnění koncepcí moderního hnutí v architektuře v průmyslovém kontextu. Technologické a další struktury objektu Zollverein XII jsou reprezentativní pro klíčové období ve vývoji tradičních těžkých průmyslových odvětví v Evropě, které byly posíleny paralelním vývojem a aplikací moderních architektonických návrhů vynikající kvality. Průmyslový komplex má vysokou úroveň autenticity. Jednotlivé průmyslové komponenty nevyhnutelně ztratily svou funkční autenticitu. Politika citlivého a nápaditého adaptivního opětovného použití zajistila, že jejich formy zůstávají nedotčené, zachovány významné položky průmyslového závodu a že jejich vzájemné vztahy zůstávají viditelné jasným a logickým způsobem. Zejména důvěryhodnost významné skupiny průmyslových budov, kterou Förz Schupp navrhl pro Zollverein XII, byla pečlivě zachována.“ (29). Na druhou stranu se objevují i názory, že využitím velkého množství prostoru, zbouráním některých částí komplexu a jejich nahrazením objekty, které s původním účelem naprosto nesouvisejí, se vytratil (minimálně částečně) původní význam a autenticita původního dolu a koksovny.

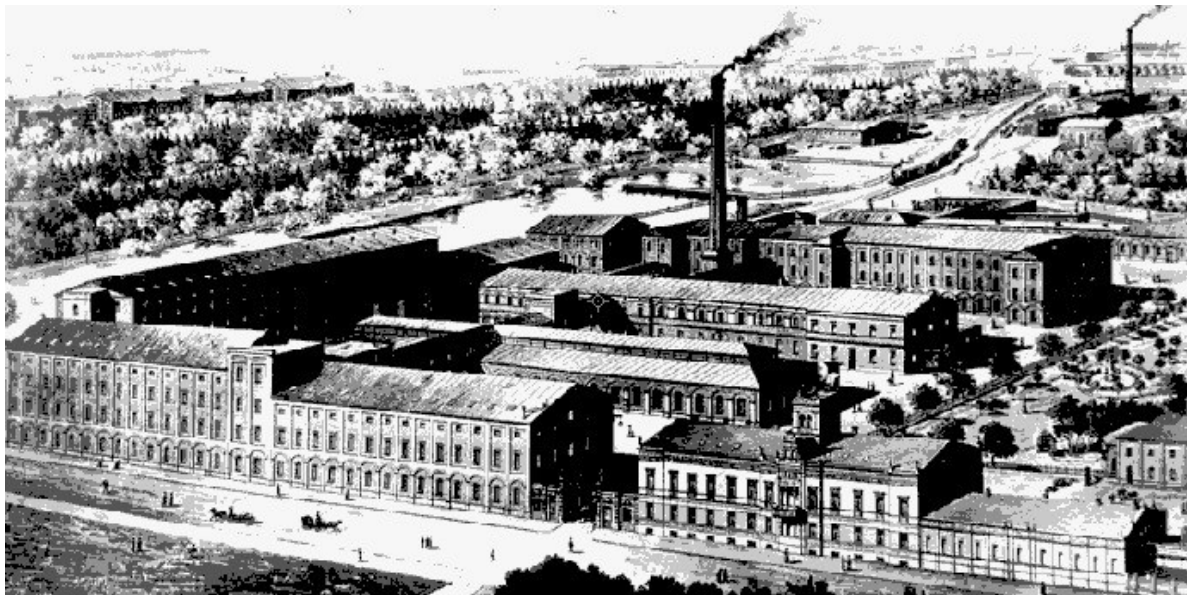
### **5.3 Textilní továrny v Lodži**

Polská Lodž, ještě počátkem 19. století nevýznamná obec s přibližně 200 obyvateli, se díky masivnímu rozvoji textilního průmyslu a textilních továren stala během 90. let druhým největším městem Polska a přezdívalo se jí polský Manchester. Výrazné změny začaly v roce 1820, kdy byl Lodži (v té době byla částí ruského Polska) přiznán status „továrního města“. Díky své výhodné pozici u vody a hustým lesům, které město obklopovaly (obojí bylo pro textilní výrobu nezbytně nutné) se z obce o 767 obyvatelích (údaj z roku 1820) stalo velkoměsto s 300 tisíci obyvateli. V roce 1904 bylo ve městě více než 500 menších nebo větších textilních továren, které zaměstnávaly přes 70 000 dělníků. Vzniklo zde na tehdejší dobu obrovské, kosmopolitní sídlo, ve kterém bez větších potíží vedle sebe žili Poláci, Židé, Němci i Rusové. I díky průmyslové revoluci, které v 19. století probíhala už v celé Evropě, mohl velký počet polských rolníků odejít z venkova právě do Lodže. Technické know-how, potřebné pro textilní výrobu, přinesli do města němečtí imigranti. Před druhou světovou válkou v Lodži bydlelo půl milionu obyvatel, polovina z nich byli Poláci, asi jednu třetinu tvořili Židé, zhruba pětinu Němci a Rusů bylo podle tehdejších údajů zhruba 6,5 tisíce.



Více než století trvající rozvoj a rozmach města dramatickým způsobem zastavila až 2. světová válka.

Obr. 5.3 Textilní továrna v Lodži



Zdroj: <https://pl.wikipedia.org/wiki/Fabryka>



Zdroj: <http://bramamazur.pl/?p=19>

Jedna z největších továren ve městě patřila Izraeli Poznańskému, který ji založil v roce 1887. Ten postavil na tehdejší poměry obrovskou halu pro tkaní látek, téměř 200 metrů dlouhou a 33 metrů vysokou, se 40 tisíci čtverečními metry využitelné plochy. Její provoz, i přes všechna historická ohrožení a politické změny, ukončil až celkový útlum textilního průmyslu v Evropě. Výroba textilu byla ukončena v roce 1990 a komplex zůstal nevyužitý až do konce 90. let. Úpadek textilního průmyslu, který svého času zaměstnával téměř polovinu obyvatel Lodže, byl pro město zásadním ekonomickým problémem. Jeho obyvatelé se začali z nedostatku pracovních příležitostí stěhovat do hospodářsky atraktivnějších lokalit a celkový počet obyvatel několik let po sobě zaznamenal pokles. V roce 1993 proto místní vedení představilo celkový plán přestavby a oživení města. Původní plán, který obsahoval mimo jiné přeměnu velkých průmyslových ploch na městskou zeleň a konzervaci hlavních částí textilní výroby, nebyl ovšem dodržen. Továrna Poznański byla v roce 1999 odkoupena soukromým investorem.

Továrna a okolí prošla kompletní a totální přestavbou a stalo se z ní v podstatě obchodní a zábavní centrum, které bylo otevřeno v roce 2006. Otevřelo tady celkem 260 obchodů, ale také, aktuálně v Polsku velmi oblíbené a populární, MS2 Art Muzeum. Jedna z budov byla přestavěna na moderní hotel, na volné ploše mezi jednotlivými částmi bývalé továrny pak vzniklo jakési náměstí. Architektonický návrh připravila studia Virgile&Stone a Sud Architects. Prostor se dnes využívá k pořádání koncertů a dalších veřejných aktivit. Manufaktura Lodž, nové jméno celého komplexu, se první roky po svém znovuotevření stala poměrně kontroverzním lokálním tématem. Na jednu stranu se jednalo o poměrně zásadní turistickou atrakci, na druhou v podstatě nahradila původní centrum města. Navíc bylo třeba zásadně upravit městskou dopravní infrastrukturu. Po prvotních obtížích se ale podařilo najít rovnováhu mezi původní historickou částí města a jeho novou částí. V několika posledních letech se Manufaktura čím dál více objevuje jako jedna z atraktivních destinací, které stojí za to navštívit i v evropském měřítku.

K další z důležitých textilních továren patřila ta, kterou v roce 1825 postavil a vlastnil Karol Schreiber. Patřila svého času k největším textilním komplexům a dnes, po velmi zdařilé a citlivé rekonstrukci, slouží k modernímu bydlení loftového stylu. Stejně tak továrna patřící Franciszekovi Ramischi, přestavěná dnes na komplex designových butiků, vyhledávaných klubů a restaurací. Tzv. „Bílá továrna“ (Biała Fabryka), postavená Ludwikem Greyerem v letech 1835 až 1837, dnes slouží jako Muzeum textilního průmyslu už téměř 50 let.

Proměna, jakou Lodž prošla za posledních 20 let, je v Polsku naprosto ojedinělá, a i když ne všechny lokální projekty zaznamenaly úspěch, jedná se o ojedinělou ukázkou částečného uchování a proměny bývalého industriálního komplexu.

## 5.4 Londýnské doky

Londýnské doky byly léta používány jako překladiště zboží a materiálu na okraji města. Doky vznikly v roce 1802 jako překladiště zboží, připlouvající do Londýna po Temži. V průběhu následujících desetiletí se do této oblasti přesunula i průmyslová výroba, stály tady londýnské teplárny i plynárny. Během II. světové války byly doky masivně bombardovány a došlo k poměrně značnému poškození jejich infrastruktury a objektů. Přestože byly v 50. letech částečně obnovovány, jejich význam postupně začala vytlačovat letecká a námořní kontejnerová doprava. Mezi lety 1961 až 1971 došlo v docích a okolí ke zrušení téměř 83 000 pracovních míst (24). V roce 1980 již byly doky prakticky nepoužívané. V roce 1981 založila britská vláda neziskovou organizaci The London Docklands Development Corporation (LDDC), která měla zaštitit modernizaci této oblasti. V té době se jednalo o největší konverzi původně průmyslové oblasti na standardní městskou čtvrť. V původní čtvrti bydlelo přibližně 40 000 obyvatel, z nichž velká část z nich byla nezaměstnaná nebo měla velmi nízké příjmy. Městská infrastruktura byla silně nedostatečná, a proto se městská správa rozhodla realizovat plán rozvoje prvních 8 hektarů v oblasti. V roce 1982 bylo v prvních 6 domech postaveno celkem 610 bytů na prodej, zároveň byla zahájena výstavba tzv. sociálních bytů, určených k pronájmu s garantovanou cenou nájmu. Jednalo se o posun výrazně pozitivním směrem, do té doby populace v oblasti Docklands trvale klesala, úroveň bydlení byla velmi nízká a 9 % budov z jejich celkového počtu bylo úředně určeno k demolici. Bytová výstavba byla jednoznačným úspěchem a v polovině 80. let se už v oblasti stavělo kolem 2000 bytů ročně a do roku 1998 jich bylo postaveno celkem 17 000, z toho 6 250 bylo určeno k pronájmu. Celá renovace vedla k tomu, že v současnosti jedná o jednu z nejatraktivnějších městských čtvrtí díky poloze a architektonické a funkční atraktivitě. Počet obyvatel stoupl na více než 80 000. Na druhou stranu, pokračující a dlouholetá výstavba čelila i neustálé kritice. Původní obyvatelé Docklands si opakovaně stěžovali na hluk a prašnost spojenou se stavebními pracemi. Navíc se začaly objevovat první poměrně zásadní sociální rozdíly mezi starými a novými obyvateli, a to vzhledem k neustále rostoucím cenám nově stavěných bytů. Státní podpora bydlení, která umožňovala stavět byty



s regulovaným nájemným, zároveň každý rok klesala a nová výstavba se tak stávala méně a méně cenově dostupnou pro starousedlíky.

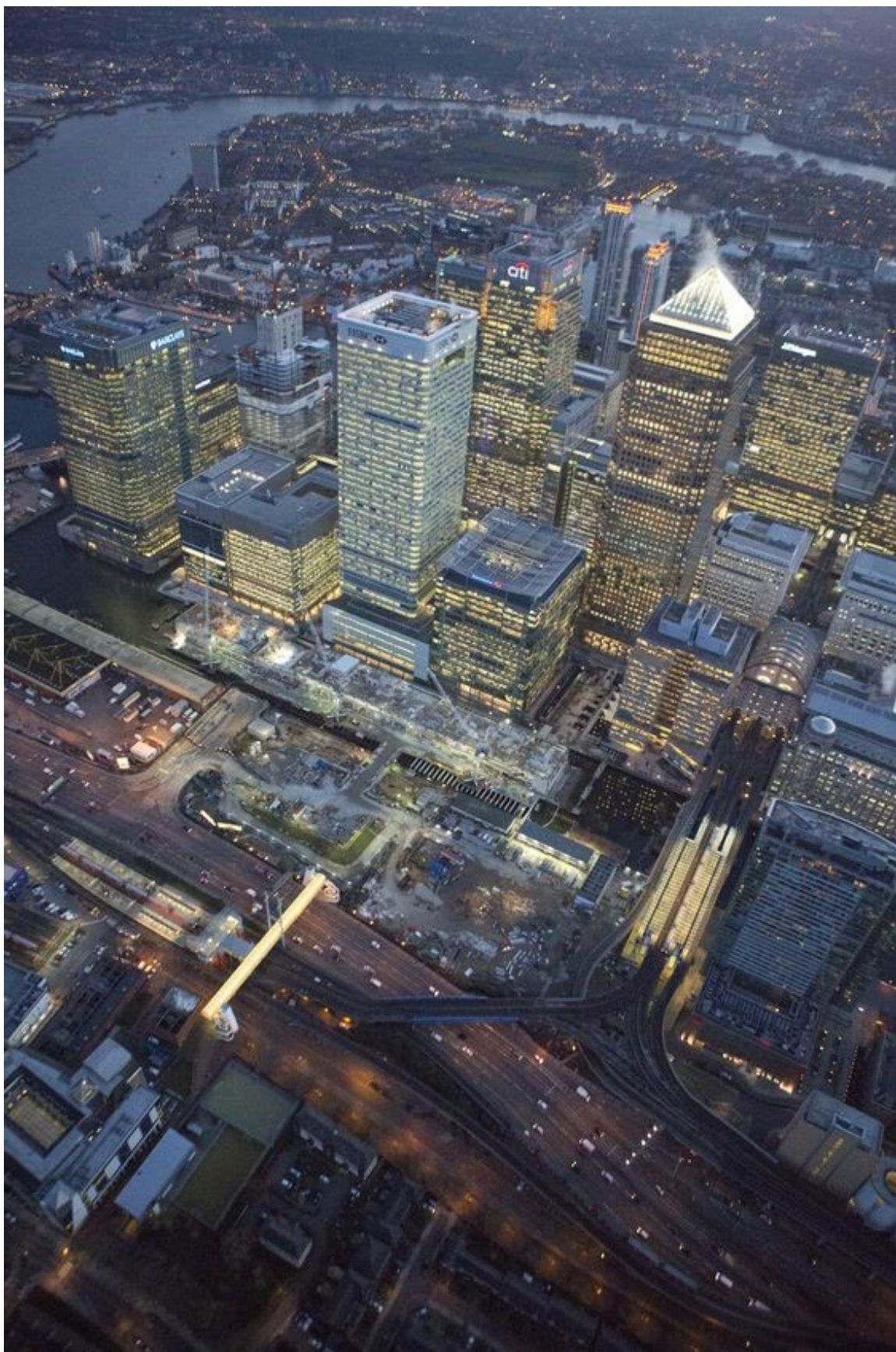
Bytová výstavba nebyla jediným cílem vypracovaného plánu. Navazovala na ni modernizace městské infrastruktury, vybudování nákupních a odpočinkových zón a dostatečně zabezpečený a dostupný školský systém. Zároveň byl ale vyvíjen intenzivní tlak ze strany tehdejší konzervativní vlády na co největší zapojení soukromého sektoru.

Nutné dopravní spojení bylo budováno v několika etapách. V roce 1984 začala stavba nadzemní dráhy metra (Docklands Light Railway), která spojovala centrální část Londýna s novou částí města. Dokončena byla v roce 1991 a postupně docházelo k jejímu prodlužování a rozšiřování. Připojeno bylo i letiště London City Airport. Dopravní systém nejdříve patřil LDDC, v současnosti je součástí londýnské městské dopravy.

Obr. 5.3 Londýnské doky



Zdroj: <http://www.isleofdogs.org.uk/>



Zdroj: <http://www.crossrail.co.uk/news/articles/canary-wharf-crossrail-station-takes-shape-as-construction-work-ramps-up-above-and-below-ground>



Další samostatnou kapitolou, ale i nezbytnou nutností, bylo vytvoření ucelené koncepce pro zaměstnanost a rekvalifikace bývalých zaměstnanců. V roce 1981 existovala v celé oblasti Docklands jen necelá tisícovka vesměs malých firem a společností, která zaměstnávala celkem jen asi 27 000 lidí. Navíc, rostoucí nezaměstnaností nebyla postižena jen tato oblast, ale celkově velký Londýn (mezi lety 1961 a 1971 zaniklo v Londýně oficiálně 400 000 pracovních míst). V Docklands byly v té době obrovské, prázdné komerční prostory, které však ve velké většině neodpovídaly standardu 80. let 20. století. LCCD se proto rozhodlo, že část budov nechá kompletně zbourat a nové investory se bude snažit přilákat kombinací volného stavebního prostoru a daňovými úlevami. V roce 1981 schválilo představenstvo LDDC tzv. Plán rozvoje vnitřního města (Inner Urban Areas Act), ve kterém definovala následující klíčová témata:

- zajistit rozvoj, služby a rozvoj moderních technologií v oblasti;
- zajistit nezbytný ekonomický základ pro existující podnikatelské prostředí;
- využít dostupné a již použité úspěšné scénáře rozvoje;
- zajistit vysokou kvalitu rozvoje a ochranu životního prostředí;
- využít dostupných půjček a dotací k zapojení privátního sektoru do celého projektu v co největší míře.

V souvislosti s těmito plány, které byly zpracovány paralelně s rozhodnutím o přestavbě Docklands včetně vybudování nového dopravního spojení, bylo nutné zajistit nezbytnou kvalifikaci budoucích zaměstnanců. Bylo zapotřebí podpořit vznik menších firem a zaměstnance, kteří do nedávné doby pracovali v drtivé většině v místních docích, podpořit při hledání zaměstnání v sektoru služeb. Do roku 1984 jen LCCD investovalo do nezbytné infrastruktury 21 milionů liber, soukromé podniky ve stejném období 140 milionů liber a v průběhu následujících měsíců a let tato částka ještě stoupala. Podstatně se investovalo i do marketingových aktivit, jak ve Velké Británii, tak v zahraničí.

Pokud jde o vzdělávání samotné, LDDC se tímto tématem samostatně nezabývala až do roku 1990, veškeré aktivity v této oblasti byly ponechány v gesci vlády a příslušných ministerstev. Přesto se LDDC snažilo na systému vzdělávání aktivně spolupracovat a nabídlo několika institucím, které v Docklands v oblasti vzdělávání působily, finanční podporu pro specifické vzdělávací programy. V roce 1988 založilo LDDC místní vzdělávací organizace a místní samospráva agenturu Skillnet. Jejím cílem bylo propojení potencionálních zaměstnanců, zaměstnavatelů a vzdělávacích pracovníků ve snaze zvýšit zaměstnatelnost ekonomicky

aktivních obyvatel, tj. poskytnout lidem odpovídající kvalifikaci nezbytnou pro uplatnění na měnícím se pracovním trhu. Agentura byla financována částečně z prostředků LDDC a rovněž z dotací Evropského sociálního fondu.

Do roku 1998, kdy společnost oficiálně ukončila svou činnost, LCCD pomohlo vytvořit v této oblasti nová kancelářská centra, letiště (London City Airport), výstavní centrum (ExCel Exhibition Centre) a nové dopravní spojení (Docklands Light Railway). Celkem vzniklo 120 000 nových pracovních míst (24). Přes počáteční značný nesouhlas místní veřejné správy a některých obyvatel, je v dnešní době projekt renovace londýnských doků vnímán jako zásadní úspěch, je vyhledávaným místem jak pro bydlení, tak i pro trávení volného času. Ve čtvrti se otevírají nové restaurace, galerie, zábavní podniky a kluby, svým způsobem funguje i jako turistická zajímavost

## **5.5 Obnova a budoucnost bývalých průmyslových center**

Úpadek a stagnace měst, která zažila v průběhu 19. století a větší části 20. století neuvěřitelný rozmach a růst, je většinou přímým důsledkem ekonomické restrukturalizace. Uzavření průmyslové výroby vede v těchto oblastech téměř vždy ke vzniku, případně nárůstu celé skupiny negativních jevů, mezi které patří zejména:

- ekonomický pokles nebo stagnace;
- průměrně nižší úroveň vzdělání obyvatel;
- nárůst nezaměstnanosti;
- zvýšení závislosti místních obyvatel na systému státní podpory;
- odliv zejména vysoce vzdělaných obyvatel z oblasti a celkové stárnutí populace;
- chátrání zástavby a infrastruktury, které přímo i nepřímo souviselo s uzavřením nebo zásadním omezením v daném průmyslovém sektoru;
- různý stupeň poškození životního prostředí;
- vyloučené obyvatelstvo a s tím spojený nárůst kriminality;
- sociální nepokoje;
- obecně vnímaná nízká kvalita života;
- nevyhovující infrastruktura novým podmínkám rozvoje.

Obnova a rozvoj těchto bývalých průmyslových center je právě nezbytná proto, aby k výše uvedeným negativním jevům nedocházelo a aby byly omezeny na minimum. V některých centrech (městech) k těmto negativním jevům došlo ve velké míře (např. Detroit a Pittsburgh v USA) a trvalo mnoho let, než došlo k pozitivnímu obratu. Ve vybraných výše uvedených příkladech je patrné, že se lze s negativními dopady vypořádat i velmi dobře.

#### Völklingen

- Intenzivní státní podpora subjektu a vypracovaný systém financování areálu po uzavření průmyslové výroby.
- Rychlý vznik soukromé organizace, která podporovala zachování hutě alespoň částečně v původním stavu.
- Zajištění nezbytné investice z Evropských finančních prostředků.
- Velmi intenzivní snaha najít shodu mezi rozdílnými názory na budoucnost hutě, jejího dalšího fungování a rozvoje.
- Zařazení památky na seznam UNESCO.
- Nevyrovnaná podpora památky na úkor města, které ji obklopuje.

#### Zollverein

- Odkoupení areálu německým spolkovým státem Porýní Vestfálsko okamžitě po uzavření průmyslové výroby.
- Zařazení památky na seznam UNESCO.
- Spolupráce mezi městskou samosprávou a vedením památky.
- Kvalitní marketing a dostatečná propagace nových funkcionalit areálu na národní i mezinárodní úrovni.

#### Lodž

- Neúspěšný plán přestavby navržený městem, k jeho realizaci nakonec nedošlo.
- Odkoupení komplexu soukromým investorem během relativně rychlého jednání.
- Zcela odlišný, ve velké většině komerční způsob využití areálu po konverzi.
- Vznik de facto nového centra veřejného života ve městě.



## Londýnské doky

- Rychlá reakce britské vlády vzhledem k postupně upadajícímu ekonomickému i společenskému významu doků.
- Vybudování dotovaných, cenově dostupných nájemních bytů pro místní obyvatele.
- Vybudování kvalitní a moderní dopravní infrastruktury, která spojila oblast s dalšími částmi města.
- Založení pracovní a rekvalifikační agentury pod záštitou místní samosprávy.
- Vypracování důkladného plánu rozvoje oblasti, který zahrnoval zapojení veřejných i privátních institucí a zároveň řešil zajištění dostatečných finančních prostředků, nezbytných pro celou konverzi oblasti.
- Podpora rozvoje nového podnikání, pobídky novým investorům, daňové úlevy a použití dalších dostupných a potřebných nástrojů pro rozvoj celé oblasti.

## **6 KONCEPCE DALŠÍHO ROZVOJE DOV V SOUVISLOSTECH ROZVOJE MĚSTA OSTRAVY**

### **6.1 Popis strategického plánu města Ostravy**

Ostrava, metropole Moravskoslezského kraje, je třetím největším městem České republiky. Leží v blízkosti státních hranic se Slovenskem a Polskem. V současnosti zde žije přibližně 300 000 obyvatel, z toho asi 10 000 cizinců. Urbanistickou strukturou se poměrně výrazně liší od ostatních měst, existují zde celkem tři přirozená, historickým vývojem vytvořená, oblasti osídlení. Jedná se o okolí historického centra Ostravy – Moravskou Ostravu, Ostravu – jih a Porubu. Každá z těchto částí je do jisté míry odlišná a má svá specifika. Svoji územní rozlohou (21 000 ha) je Ostrava větší než Brno a dokázala by pojmout až 1 milion obyvatel. Právě tato stavební rozvolněnost, množství proluk, periferních míst a bariér jsou klíčovými problémy, ale i příležitostmi při plánování rozvoje a údržbě městské infrastruktury. Navíc od 90. let dochází ne sice k masivnímu, ale stabilnímu úbytku obyvatel města.

Statutární město Ostrava jako jeden ze zásadních kroků v rámci svého rozvoje sestavuje a publikuje strategický plán rozvoje. Ten má určit jasnou vizi a představu o dalším směřování města Ostravy. Jeho aktuální verze popisuje období od roku 2017 do roku 2023 (minulá verze platila pro léta 2009 až 2015). Jako strategické priority si Ostrava stanovila tři základní body:

- být metropolí regionu;
- investovat do svých obyvatel;
- být zdravým městem.

V rámci těchto tří priorit město provedlo několik socioekonomických analýz, dotazníkových šetření a benchmarků. Vypracovalo i poměrně rozsáhlou SWOT analýzu. Výsledkem těchto šetření bylo celkem 9 klíčových zjištění, které charakterizovaly aktuální situaci města v roce 2016:

1. chybějící kontinuální koncepce rozvoje města, nedostatečná podpora a důsledná realizace účinných a moderních řešení;
2. vysoký počet nezaměstnaných i přes existující širokou nabídku pracovních míst;
3. chybějící koncepční řešení rozvoje centra města;
4. vysoké procento zeleně, které ale adekvátně neslouží obyvatelům;

5. přetrvávající problémy s kvalitou životního prostředí;
6. nedostatečná podnikatelská infrastruktura;
7. existující kvalitní základna pro vysokoškolské vzdělávání;
8. existující zázemí pro pořádání kulturních a sportovních akcí na mezinárodní úrovni;
9. nedostatečná spolupráce mezi městem, jeho obyvateli a jednotlivými místními komunitami.

Na základě těchto zjištění definovalo město celkem 7 následujících strategických cílů:

1. propojit město uvnitř i se světem;
2. oživit historické centrum města;
3. být centrem prvotřídního vzdělávání;
4. zlepšit prostředí pro rozvoj podnikání;
5. podporovat komunitní život a zapojit občany do řízení města;
6. kultivovat prostředí pro život všech generací;
7. přiblížit město přírodě.

Každý z těchto sedmi strategických cílů a jednotlivých priorit městského rozvoje se město snaží co nejvíce konkrétním způsobem uchopit, popsat jednotlivé aktivity, které by tyto cíle měly podpořit, a cestu, jak jich dosáhnout. Strategický plán popisuje i typová opatření, která by město mělo cíleně podporovat a uvádí i příklady již realizovaných, nebo probíhajících projektů. Na následujících stránkách se pokusím o stručný popis a analýzu jednotlivých aktivit, které mají pomoci naplnit tyto strategické cíle:

### **1. Propojit město uvnitř a se světem**

Město, díky svým urbanistickým specifikům a své územní rozlehlosti, potřebuje především jasnou koncepci stavebního rozvoje a moderní přístup k plánování. Na jedné straně jednotlivé obvody města požadují rychlejší a dostupnější dopravní propojení, na druhé straně je třeba brát v úvahu trend pozvolného úbytku obyvatel.

Pokud jde o propojení města s jeho okolím a celým regionem, musí se městská správa trvale snažit o vylepšování image a atraktivity města. To souvisí s trvalým zlepšováním a zrychlováním dopravního spojení, například i do jiných evropských destinací, podporou významných kulturních, sportovních a odborných akcí, nebo také usilováním o větší

koncentraci významných regionálních a národních institucí v Ostravě. Jako příklady jednotlivých projektů a klíčových aktivit strategický plán uvádí následující:

- rekonstrukce Hlavního nádraží a okolí;
- rozvoj mezinárodního letiště Leoše Janáčka;
- další rozvoj a revitalizace Dolní oblasti Vítkovic (např. v oblasti kulturních a komunitních aktivit, při podpoře podnikání a vzdělávání);
- dokončení výstavby Prodloužené Rudné a navazující infrastruktury;
- realizace marketingového plánu města se zapojením prestižních značek do propagace regionu.

## **2. Oživit historické centrum města**

I přes změny, realizované v posledních letech, není městské centrum stále vnímáno jako atraktivní lokalita jak po vizuální stránce, ale ani jako místo vhodné a příjemné pro trávení volného času. Některé ulice a určitá místa jsou stále neudržovaná, v jiných částech tohoto městského obvodu se obyvatelé necítí dostatečně bezpečně. Tento stav je bohužel důsledkem historického vývoje a negativních vlivů z minulosti. Rozvoji centra města a zvýšení jeho atraktivity může pomoci výstavba architektonicky atraktivních residenčních budov, podpora malého a středního podnikání v lokalitě a zlepšení podmínek pro aktivní trávení volného času obyvatel. Konkrétně se jedná o následující:

- rekonstrukce historické budovy městských jatek;
- revitalizace Černé louky;
- rozvoj území mezi Novou Karolinou a Dolní Oblastí Vítkovice.

## **3. Být centrem prvotřídního vzdělávání**

Ostrava už třetí dekádu bojuje s odlivem obyvatel, většinou těch s vyšším vzděláním. Navíc, z historických důvodů je pro stále velkou část obyvatelstva ve středním a vyšším věku, navzdory velmi příznivé celkové ekonomické situaci, obtížné najít zaměstnání. Nezaměstnanost je zde dlouhodobě nad celostátním průměrem. Z hlediska dlouhodobého plánování je podstatné soustředit se na středoškolské a vysokoškolské obory, které reagují na aktuální trendy a požadavky trhu a globální ekonomiky, a které mohou být, díky dostatečnému zázemí fungujících vysokých škol, unikátní v celorepublikové nabídce vzdělávání. Prioritou Ostravy je zvýšit prestiž vzdělávání na lokálních středních a vysokých školách, propojit teorii

s praktickými požadavky na absolventy a lepší zajištění a dostupnost informací o trhu práce v Ostravě. Pokud se jedná o konkrétní praktické příklady a plánované projekty, jsou to zejména tyto:

- výstavba Moravskoslezské vědecké knihovny;
- nová budova Fakulty umění a nový sportovní areál Ostravské univerzity;
- nový studijní obor Stomatologie Lékařské fakulty Ostravské univerzity;
- výukové kurzy s experimentálními formami učení ve Světě techniky (součást DOV).

#### **4. Zlepšit prostředí pro rozvoj podnikání**

Ostrava si stále nese následky přerušení rozvoje soukromého podnikání, které trvalo téměř 50 let, tato skutečnost byla navíc ještě i dlouhou dobu před rokem 1948 spíše potlačována masivní průmyslovou výrobou. Došlo k narušení plynulého předávání tradičních řemesel a ochotě nést rizika, která s sebou menší soukromé podnikání přináší. Tento stav, v porovnání s vývojem v jiných částech republiky, stále přetrvává a přináší zároveň malý počet nově vytvářených pracovních míst. Podpora města je k otočení tohoto negativního trendu v podstatě nezbytná. Kromě podpory podnikání a podnikavosti už v systému školního vzdělávání je zapotřebí, aby město vytvořilo opravdu kvalitní podmínky pro vznik nových malých a středních podniků, a případně podpořil povědomí o jejich existenci i mimo město nebo region. Město se aktuálně snaží podpořit vznik nových průmyslových zón, snaží se vytvořit síť poradenských služeb na podporu malého a středního podnikání a poskytovat do určité míry i finanční podporu nově vznikajícím projektům. Aktuálně jsou to například:

- Fajná dílna (řemeslný inkubátor v Dolní oblasti Vítkovice);
- služby pro talentované podnikatele, které je podpoří v zahájení a rozvoji samostatné výdělečné činnosti a podnikání;
- projekt „Řemeslník – Mistr - Podnikatel“ – zapojení zkušených řemeslníků do procesu vzdělávání v technických a řemeslných profesích.

#### **5. Podporovat komunitní život a zapojit občany do řízení města**

Komunitní život ve městě nabral zejména v poslední dekádě nový směr, a to i díky zapojení mladší generace, především v centru města. Jedná se zejména o kulturní a společenské aktivity. Přesto však u velké části obyvatel přetrvává spíše negativní postoj k aktivnímu zapojení se do komunitního života a k jeho spoluvytváření. Ani veřejná správa

nemá v současnosti potřebnou zpětnou vazbu ani ucelenou koncepci, ze které by vyplývalo, jakým směrem a který druh aktivit v této oblasti podporovat. Proto je pro realizaci strategického plánu v aktuálním období podstatné vytvořit hlavně bohatší městské prostředí pro komunitní život, a také vstřícnost a podpora adekvátních komunitních aktivit ze strany města. A to ať už formou spolupráce mezi městskou správou a místními občanskými iniciativami, nebo také širším zapojením obyvatel do řešení aktuálních potřeb města. V této oblasti mezi úspěšně realizované projekty bezesporu patří:

- Malá Kodaň – jedná se o propojení Masarykova náměstí s nábřežím Ostravice pro komunitní aktivity a vytvoření adekvátního atraktivního veřejného prostoru;
- fajnova – nová platforma, v tuto chvíli především internetová, pro participaci obyvatel na rozvoji města.

## **6. Kultivovat prostředí pro život všech generací**

V této oblasti se jedná především o vytvoření přitažlivějšího a více funkčního veřejného prostoru na území celého města, zlepšení životního prostředí a vybudování kvalitního a dostupného bydlení. Velké části Ostravy jsou dnes z nejrůznějších historických důvodů neudržované, nevzhledné a neexistuje ucelená koncepce pro jejich využití. To odráží současné obyvatele města, ale i jeho potencionální návštěvníky. Mnohé části zůstávají právě z těchto důvodů nevyužité a prázdné a vyvolávají v obyvatelích pocit, že v nich není bezpečno. Změny, které byly realizovány, proběhly spíše ojediněle a bez jasnější koncepce, navíc postupují velmi pomalu. K tomu, aby se lidé cítili ve městě dobře, je zapotřebí veřejný prostor neustále kultivovat. Jednou z cest je i výstavba kvalitního bydlení a solidní, dostatečně atraktivní architektura. Už dnes je revitalizovaná část DOV a její technické památky jedna z nejvíce atraktivních částí města, a pokud se městu podaří oslovit kvalitní architekty a realizovat moderní výstavbu, zvýší to jak kvalitu života obyvatel, tak zájem případných návštěvníků. Bohužel už několik let probíhá neúspěšné jednání o následujících výrazných architektonických projektech:

- Nová budova ostravské vědecké knihovny – tzv. Černá kostka. Jednání o realizaci probíhá bohužel už 11 let, návrh zvítězil v soutěži vyhlášené už v roce 2004;
- rozšíření Domu umění o novou stavbu podle návrhu Josefa Pleskota – tzv. Bílý stín.

## 7. Přiblížit město přírodě

Ostrava, historicky rozlehlá, má velký podíl zelených ploch, které jsou ale neudržované a málo funkční. Je zapotřebí provést jejich revitalizaci, podpořit přirozenou funkci zeleně, vybudovat a efektivně využít vodní zdroje – a tím zvýšit podíl klidových ploch pro odpočinek obyvatel a návštěvníků města. I ve vnitřním městě zůstává stále velké množství brownfieldů a ekologicky zatížených ploch, u kterých je potřebná jejich konverze na objekty s novým využitím. Část z těchto ploch je pro vytvoření nových parků a zelených zón velmi vhodná. V tuto chvíli ovšem město nemá připraveny žádné rozsáhlejší projekty tohoto zaměření, soustředí se spíše na revitalizaci menších ploch, například:

- výměnu a estetizaci městského mobiliáře (lavičky, odpadkové koše apod.);
- revitalizaci Náměstí republiky (32).

## 6.2 Popis strategického plánu DOV

Dolní oblast Vítkovice při plánování svého budoucího rozvoje spolupracuje především s městem Ostravou, Moravskoslezským krajem, ale i dalšími většími městy v okolí. Je i členem Evropského spolku pro průmyslové dědictví (30).

Od roku 2004, kdy se začala oblast DOV systematicky rozvíjet, narostl například počet evidovaných návštěvníků areálu z pouhých 260 v roce 2002 na 1,3 milionu v roce 2016 (údaj pouze do srpna uvedeného roku). Stavby, které byly v DOV za posledních 10 let postaveny, získaly řadu prestižních ocenění. Multifunkční hala Gong se stala Stavbou roku 2013, Velký svět techniky Stavbou roku 2014 a Hlubina a Bolt Tower Stavbou roku 2015. I další budovy měly na regionální i celostátní úrovni velký ohlas, a podle údajů agentury Czech Tourism je Dolní oblast Vítkovice 4. nejnavštěvovanějším cílem roku. Seznam akcí a aktivit pořádaných v DOV je každý rok o něco delší, než ten předchozí (viz příloha č. 2).

Koncepci urbanistického rozvoje celého areálu zpracoval pro DOV ing. architekt Josef Pleskot, a tento plán, který určuje jednotlivé rozvojové oblasti i místa a budovy určené k demolici, schválil i Národní památkový ústav. Josef Pleskot je zároveň garantem jednotného stylu celé konverze a přestavby DOV. Investoři, kteří jsou ochotni nebo zvažují investice do areálu, často jednají o svých představách přímo s ním. Červené části, vyznačené v plánu v příloze č. 3 jsou oblasti určené ke komerčnímu využití. Některá území, přestože jsou součástí areálu nebo v jeho těsném sousedství, mají jiného vlastníka, o těch v některých případech DOV vyjednává s cílem

odkoupit je tak, aby jednotlivé části areálu na sebe plynule navazovaly. Aktuálně například probíhá jednání mezi městem, společností Vítkovice a.s. a Eurovia CS a.s. o výkupu části pozemků (viz příloha č. 3). Podle dostupných informací probíhá jednání úspěšně a akvizice se bude velmi pravděpodobně realizovat v roce 2018.

DOV vydalo na konci roku 2016 dokument o plánovaném rozvoji areálu: DOV – Nová Vize!!! (viz příloha č. 4), ve kterém představuje některé realizované a některé budoucí projekty. Pro potřeby diplomové práce byl plán rozvoje DOV rozdělen na tři základní části, podle toho, kdy budou jednotlivé změny a úpravy realizovány:

- krátkodobý plán rozvoje (bude realizováno v průběhu roku 2018);
- střednědobý plán rozvoje (bude realizováno v průběhu následujících tří až pěti let);
- dlouhodobý plán rozvoje (bude realizováno v horizontu deseti let nebo později).

Je ovšem třeba dodat, že podle vyjádření vedení spolku DOV je rozvoj areálu plánován dynamicky, neexistuje pevný a jasný plán s výhledem například několika následujících let. Zásadní roli samozřejmě hrají finanční prostředky a jejich dostupnost. Jak už jsme uváděli výše, spolek Dolní oblast Vítkovice je nestátní organizace, prostředky čerpá většinou z grantů, dotací, od soukromých investorů a z vlastních podnikatelských aktivit. Jako příklad tohoto ad hoc postupu můžeme uvést již dříve uvedenou žádost o dotaci na úpravu bývalé koksovny. Podle nejnovějších informací (únor 2018) byla dotace projektu zamítnuta, žádost aktuálně figuruje na seznamu náhradních projektů a je pravděpodobné, že prostředky z dotačního titulu neobdrží. Spolek proto aktuálně řeší možné financování z vlastních prostředků, případně shání vhodného investora.

### **Krátkodobý plán rozvoje**

V průběhu roku 2018 bude DOV společně s městem realizovat zavedení nové autobusové linky, která spojí DOV a městskou Zoologickou zahradu. Bude se jednat o pravidelnou linku, která bude pevnou součástí Městské hromadné dopravy a budou v ní platné krátkodobé i dlouhodobé jízdenky MHD. Jako ztraktivnější linky bude na této trase jezdit červený Double Decker, známy především z londýnské městské hromadné dopravy. Spuštění linky je naplánováno na září roku 2018.



## **Střednědobý plán rozvoje**

V průběhu roku 2019 začne nad bývalou výdušní jámou (viz označení místa v příloze) stavět budovu s vlastními kancelářskými prostory společnost LEEMON, která se zabývá marketingem a pořádáním společenských setkání a aktivit. Architektonickou studii a návrh provedlo v roce 2016 studio Kamil Mrva Architects. Kancelářské prostory v jedné z upravených původních budov bude v následujících letech otevírat i společnost Kofola a.s. V tomto případě se jedná o zvlášť podstatnou realizaci, jedná se o silnou lokální značku, celorepublikově známou, s trvale rostoucími objemy prodeje a s ambicí prosadit se i na zahraničním trhu. V jedné z bývalých budov dolu Hlubina, ve které má aktuálně každý rok během Colours of Ostrava hlavní sídlo ostravský pivovar Radegast, bude na podzim tohoto roku zahájena přestavba celé budovy a bude zde fungovat pobočka Národního zemědělského muzea. Firma Bee Partners s.r.o. by s největší pravděpodobností v průběhu tohoto roku měla realizovat koupi dvou původních budov v areálu DOV (označeno viz v příloze) a přestavět je na Muzeum Smart Cities – měly by zde být realizovány instalace možného využití chytrých technologií ve městech. V areálu v současnosti také čím dál více chybí kvalitní restaurace, v existujících provozech ji z důvodu jejich financování z fondů Evropské Unie není možné provozovat. Nezbytná doba tzv. udržitelnosti projektu, kterou EU při financování ze svých fondů požaduje, a která je zásadní pro budování nových aktivit ve financovaných projektech, skončí v roce 2021. Pokud se do té doby nepodaří vyjednat s některým z restaurátérských provozovatelů jinou lokaci, plánuje DOV otevřít restauraci v budově Světa techniky. V oblasti bývalého dolu Hlubina byla před několika lety otevřena veřejně přístupná lezecká stěna Tendon, financovaná regionálním výrobcem horolezeckých lan – firmou Lanex a.s. Její oblíbenost během několika let stoupla natolik, že aktuálně Lanex a.s. jedná o koupi další budovy a rozšíření lezecké stěny.

## **Dlouhodobý plán rozvoje**

Jak jsme uvedli už dříve, v současnosti neexistuje žádný pevný, přesně daný plán rozvoje areálu. Faktorů, které změny a jednotlivé realizace ovlivňují, je více, klíčové jsou především finance. V minulosti docházelo i k diskuzím o budoucnosti jednotlivých částí areálu především mezi spolkem DOV a Národním památkovým ústavem. Svoji představu má samozřejmě i Magistrát města Ostravy, na jehož území se areál nachází a který je rovněž významným podporovatelem rozvoje DOV. Jednalo a jedná se především o případné zachování nebo konverzi původních budov a zachování celkového technologického toku uhlí-

koks-železo. Dlouhodobý plán je proto spíše skicou toho, jakým směrem by se rozvoj DOV měl ubírat. Aktuálně se intenzivně hledá využití pro oblast vysokých pecí (viz příloha 3), kolem kterých proběhlo a částečně bude ještě probíhat vyklízení přilehlých ploch. Spolek dále plánuje ve spolupráci s firmou Bee Partners usilovat o otevření pobočky Národního technického muzea v areálu. Již několik let se diskutuje i možném přemístění Ostravské vědecké knihovny do areálu, v současnosti je celá záležitost v jednání s krajským úřadem. Zajímavý je projekt, který existuje zatím pouze teoreticky, a který vzešel z podnětu obyvatele Ostravy na webové stránce města (33). Jedná se o vlakové spojení mezi areálem DOV a městskou zoologickou zahradou. Spojení by mělo návaznost i do dalších měst v okolí Ostravy – například Orlové. Železniční trať zde již existuje, ale nyní ji vlastní polská dopravní společnost AWT. Město ovšem jedná o její koupi a následném zavedení pravidelné příměstské vlakové linky. Jedním z diskutovaných, ale v současné době pozastavených projektů byla například i lanovka, která by spojila DOV se Zoologickou zahradou. Tuto investici chtělo realizovat především město, ale nepodařilo se mu pro tak nákladný projekt (odhadovaná cena realizace činí přibližně 800 milionů korun) sehnat vhodného investora.

### **6.3 Zhodnocení aktuální situace a návrhy možného rozvoje DOV a města Ostravy z pohledu dalšího strategického rozvoje**

Jak vyplývá z předchozích kapitol. DOV, společně s městem Ostravou, má za sebou v uplynulých 30 letech vývoj, který postihl většinu měst s vysoce koncentrovaným průmyslovým vývojem. Do větší nebo menší míry si s sebou nese následky prudkého industriálního rozmachu a jeho relativně nedávného útlumu. I v návaznosti na předchozí kapitolu bychom chtěli nejprve zhodnotit podstatné klady a zápory v dosavadním vývoji a to, jakým směrem se s největší pravděpodobností bude rozvoj DOV i města Ostravy ubírat. Následně předložíme základní návrh toho, co je z našeho pohledu nejlepší a nejprospěšnější z hlediska:

- technického;
- organizačního;
- finančního.

Vyhodnocení dosavadního stavu, vývoje a nejpodstatnějších faktorů, které je třeba pro další úspěšný rozvoj DOV i města zohlednit.

#### Pozitiva:

- Velmi pozvolný, ale přece jen pozitivní vývoj – oblast DOV se stále více dostává do podvědomí občanů města i návštěvníků jako „dobrá adresa“.
- Ostrava díky existenci bývalých železáren a jejich doposud zdařilé konverzi získala novou atraktivní dominantu města.
- Areál s větší části zachovanou industriální architekturou se stal regionálním specifikem a výrazně odlišuje město od jiných.
- Ustavení sdružení DOV, které je jediným odpovědným subjektem, je však kapitálově slabé a samo nedisponuje dostatečnými finančními prostředky.
- Dosud provedené rekonstrukce a nové stavby přilákaly návštěvníky a jejich počet neustále a stabilně narůstá.
- Celková budoucí orientace celého areálu.
- Z areálu DOV se stalo v podstatě nové centrum kulturního dění ve městě.
- Existence dostatečného množství ploch a objektů vhodných ke komerčnímu využití, k rozvoji kulturních aktivit a volnočasovému využití.

#### Negativa:

- Neexistence ucelené dlouhodobé koncepce dalšího rozvoje.
- Nedostatek finančních prostředků k dalšímu rozvoji.
- Příliš rozdílné pohledy na další rozvoj DOV ze strany zainteresovaných subjektů (vedení DOV, Národní památkový úřad, orgány místní správy a samosprávy).
- blízkost továrny ArcelorMittal Ostrava a.s. má a v budoucnosti bude mít ještě větší negativní vliv na další rozvoj DOV i města Ostravy.
- Rozlehlost celého areálu DOV přímo v širším centru města.
- Stále ještě nedostačující propojení s dopravní infrastrukturou města.
- Přetrvávající negativní strukturální zátěž z doby, kdy město Ostrava a její okolí byla relativně dlouhou dobu příliš orientovaná a de facto závislá na těžbě uhlí a výrobě železa.
- Nízké zapojení a zainteresovanost státních institucí (Ministerstvo kultury, Moravskoslezský kraj) do řešení celé situace po uzavření průmyslové výroby.
- Stále přetrvávající ekologická zátěž oblasti DOV, ale i celého ostravského regionu.
- Sociální a ekonomická situace Ostravy.
- Poměrně rozsáhlé oblasti v areálu a jeho přilehlém okolí, které zůstávají stále v poměrně zchátralém stavu.

### 6.3.1 Návrhy dalšího rozvoje z technického úhlu pohledu

Pokud se jedná o současný technický stav celého areálu DOV, zaznamenal za posledních 10 let bezpochyby zásadní vývoj, zejména v porovnání s předchozí dekádou, která byla spíše stagnací. V současnosti je v areálu několik velmi kvalitně renovovaných a konvertovaných budov, které jsou aktivně využívány. Další realizace se chystají, případně se o nich intenzivně vyjednává. Nabízejí se ovšem relativně rozlehlé, dosud nevyužité plochy, připravené pro případné investory. Velká většina dokončených budov má aktuálně využití většinou kulturní, společenské, nebo vzdělávací. Pro úspěšný a trvalý rozvoj území DOV, zejména uvědomíme-li si polohu areálu v téměř samém centru města, je komerční využití volných prostor klíčové. Vzhledem k bezprostřední blízkosti řeky u areálu se jako jedna z možností přímo nabízí developerská aktivita, ať už v oblasti výstavby bytů nebo komerčních prostor. Podstatnou je, i vzhledem ke strategickému plánu rozvoje města Ostravy, kvalita a atraktivita případných nových staveb. Pokud by ale byla realizace úspěšná, podařilo by se nejen rozšířit využití volných a zajímavých ploch a oživit aktuálně přece jen spíše nárazově používané prostory. Samozřejmě že rezidenční projekty na sebe vždy do určité míry navazují ještě další potřebnou infrastrukturu a služby, které by celou oblast znova posunuly o něco dále (nabízí se například napojení na projekt Malá Kodaň v centru města). Komerční výstavba může jednat přivést do města zajímavé a atraktivní investory, ale také, pokud bude opět kladen důraz na jejich kvalitu, zvýšit prestiž a jméno nejen DOV, ale i celého města. Úspěšnost dalšího rozvoje samozřejmě závisí i na tom, jestli se vedení DOV a města Ostravy podaří najít optimální vyváženost mezi zachováním původního stavu komplexu a jeho novým využitím a související architektonickou koncepcí. Pokud vezmeme v úvahu všechny faktory, které tato rozhodnutí a další aktivity v oblasti rozvoje ovlivňují, nejedná se rozhodně o nijak jednoduchý úkol, který před městem i spolkem DOV leží.

Konkrétní návrhy dalšího rozvoje:

- dokončit kvalitní dopravní infrastrukturu a propojit DOV s okolím ve všech směrech;
- postavit více bytů, které budou cenově dostupnější. Stávající výstavba v prostoru okolo nákupního centra Nová Karolina je příliš drahá a není dostupná zejména mladým lidem, kteří by měli primárně tento prostor zabydlet. Nabízí se možnost nájemního bydlení, majitelem bytů by bylo město Ostrava, přičemž cena nájmu by nebyla přemrštěná v zájmu dosahování zisku, jak je to nyní u developerských projektů;

- nyní se centrum města vyliďňuje, ale zastavění byty části prostoru by vytvořilo další předpoklad pro služby obyvatel i návštěvníky DOV, centrum města by se rozšířilo směrem kolem řeky Ostravice a došlo by k propojení kulturní památky DOV s životem ve městě;
- do tohoto atraktivního prostředí umístit vzdělávací, výzkumné, inženýrské aktivity. Za zvážení by stálo vybudovat zde novou budovu Ekonomické fakulty místo rekonstrukce stávající budovy nebo jejího přemístění do areálu kampusu v Porubě, další variantou může být umístění některé z fakult Ostravské univerzity a také budovu nové knihovny;
- řeka Ostravice - oba její břehy by mohly hrát podstatně významnější roli v rozvoji DOV a města, jako přirozená oblast rozvoje společenských, sportovních, kulturních aktivit, místo oddechu obyvatel;
- s tím úzce souvisí i zakomponování rozsáhlejších ploch zeleně, které budou sloužit veřejnosti, oživí prostor, přispějí ke zkvalitnění životního prostředí.

### **6.3.2 Návrhy dalšího rozvoje z organizačního úhlu pohledu**

V současnosti spravuje celý areál DOV vedení nezávislé na jakékoliv státní nebo samosprávné organizaci, a jeho primárním cílem není komerční činnost. Jako takový se samozřejmě potýká neustále s potížemi především finančního, ale i organizačního charakteru. Musí neustále řešit povinnosti, které vyplývají ze statutu Národní kulturní památky a nákladů s tím spojených. I když samozřejmě určitá míra spolupráce mezi DOV, statutárním městem Ostravou, dalšími městy, Krajským úřadem i Národním památkovým ústavem existuje, nabízí se otázka, jak intenzivní a opravdu účinná podpora ze strany těchto partnerů je. Pokud má město Ostrava ve svém strategickém plánu uveden jako jeden ze základních cílů vybudovat z města lokální metropoli, určitě by měla být zohledněna i role DOV. Díky tomu, že z areálu se za posledních 10 let stala jedna z dominant města, bude mít jakákoliv účinná forma podpory a spolupráce mezi jednotlivými organizacemi jednoznačně pozitivní, synergický efekt na rozvoj celého města i přilehlých oblastí. Pokud například město i kraj podpoří kvalitní marketing DOV i mimo region, přinese to samozřejmě větší počet návštěvníků (můžeme mluvit nejen a čistě turistických aktivitách, ale i komerčních, obchodních, nebo profesních setkáních, která do města přivedou další návštěvníky z oblastí mimo region), ale s tím souvisejícím nárůstem nových pracovních míst, dalších finančních prostředků, které ve městě zůstanou. S větším počtem těchto aktivit opět souvisí vybudování

další potřebné infrastruktury, ubytovacích kapacit, restaurací, nebo například potřebné dopravy.

Konkrétní návrhy dalšího rozvoje:

- ustavit společnou výkonnou radu zástupců města, DOV, kraje (ale i NPÚ, zástupců ministerstev a státních orgánů), která by koordinovala veškeré činnosti spojené s rozvojem nejen DOV, ale i přilehlých oblastí a umožnila snadněji prosazovat plánované rozvojové záměry;
- urychlit celý plán činností spojených s rozvojem DOV a přilehlých oblastí, stávající tempo prací je pomalé (tento bod závisí na schopnostech managementu – výkonné rady získat finanční prostředky co nejdříve a v dostatečné výši);
- systematický kvalitní marketing DOV v rámci ČR, ale zejména v zahraničí, k přilákání turistů, ale také investorů do DOV a přilehlých oblastí;
- kraj a město Ostrava by měli dlouhodobě systematicky a profesionálně řešit otázku znečištění. Stávající úroveň znečištění je základní bariérou další konverze a rozvoje DOV, města a kraje v prostor, ve kterém chtějí lidé žít celý život, budovat kariéru a vychovávat děti;
- zapojit občany Ostravy a blízkého okolí do návrhu dalších změn, nebo například dobrovolnické práci.

### **6.3.3 Návrhy dalšího rozvoje z finančního úhlu pohledu**

Z předchozího textu jednoznačně vyplývají dvě zásadní skutečnosti – pro plynulý a úspěšný rozvoj DOV i města jsou zapotřebí poměrně velké finanční zdroje a nezbytná je i podpora ze strany státních institucí a organizací. Jak ukazují příklady ze zahraničí, právě státní finanční spoluúčast na chodu organizace tohoto typu je jedním z předpokladů, který výrazně zvýší její úspěšnost a provozuschopnost. Přestože spolek DOV a jeho vedení soustavně jedná se správními i samosprávnými orgány a úspěšně získal řadu dotací na úpravu, modernizaci i chod areálu, z našeho pohledu vidíme v této oblasti ještě prostor pro zlepšení a rozvoj. Pokud by se DOV a městu, případně kraji, podařilo (z našeho úhlu pohledu oprávněně) přesvědčit centrální správu a důležitosti a nezbytnosti rozvoje areálu (město má například jako jedno ze svých 3 základních témat strategie rozvoje ambici stát se metropolí regionu), mohlo by to mít přímý vliv na další pozitivní ekonomický vývoj regionu, zvýšení zaměstnanosti a zlepšení vnímání image celého města. V rámci financování celého Moravskoslezského kraje si stojí

Ostrava spíše hůře, v posledních letech stát více investuje spíše do okolních, menších měst. I to je bezpochyby zapotřebí, ovšem Ostrava, jako největší město regionu a třetí největší město v republice má určitě potenciál, který by vhodně investovanými prostředky mohl být využit daleko více a lépe. Dalším možným zdrojem finančních prostředků jsou samozřejmě aktivity privátních investorů. Ty byly zejména v posledních dvou desetiletích směřovány opět spíše do sektoru průmyslu a služeb, významnější investice v oblasti kultury a společenského života zatím spíše chybí.

Konkrétní návrhy dalšího rozvoje:

- v návaznosti na ustavení společné výkonné rady zástupců spojit síly i v oblasti financování investičních projektů z prostředků kraje, města i soukromých investorů;
- společně žádat o granty z prostředků EU, veřejných prostředků v rámci ČR, mezinárodních organizací. Profesionalizovat tuto aktivitu pod jednotným vedením výkonné rady;
- aktivizovat soukromé domácí a zahraniční investory a nabídnout jim atraktivní podmínky k investování v konkrétních projektech v DOV nebo v blízkém okolí;
- vzhledem k blízkosti Polska a Slovenska a množství turistů i jiných návštěvníků, kteří do Ostravy právě z těchto zemí přijíždějí, oslovit i zahraniční instituce nebo soukromé investory z těchto zemí.

## 7 ZÁVĚR

V této práci jsme se zabývali především popisem a analýzou toho, jakým způsobem a s jakým výsledkem se podařilo začlenit oblast Dolní Oblasti Vítkovice do konceptu rozvoje města Ostravy. Rozvedli jsme historické souvislosti vývoje a ekonomické údaje o průběhu existence Vítkovických železáren. Detailněji jsme se zabývali také klíčovým obdobím mezi lety 1989 a 2009, tím, jak se ze státního podniku, který byl jedním z dominantních zaměstnavatelů v celém regionu, stalo v průběhu privatizace několik zcela oddělených soukromých společností. Podrobněji jsme rozebrali ekonomický vliv strukturálních změn v průmyslu na vývoj zaměstnanosti, atraktivitu regionu, jeho ekonomický a sociální potenciál a další možné cesty rozvoje města. Pro lepší orientaci a srovnání jsme použili několik příkladů měst a průmyslových center v Evropě, která v posledních několika desetiletích zažila velmi podobný vývoj – od prudkého rozmachu průmyslu v 19. století a mnohdy násobný růst spíše lokální obce do obrovského centra se zásadním významem. Ve všech uvedených místech, tak jako v DOV a Ostravě, došlo během 19. a 20. století k obrovskému nárůstu počtu obyvatelstva, růstu města jako takového i jeho celkového ekonomického významu. Od 70. let 20. století následoval ovšem útlum, často naprosté uzavření těchto obrovských komplexů. Neslo to s sebou všechny související negativní sociální, společenské i ekonomické vlivy. Způsoby, jakým se města a stát s touto skutečností vyrovnaly, byl různý, stejně jako výsledky jejich rozhodnutí. Areál DOV, který se stal během posledních 100 let dominantou Ostravy, má za sebou 170 let provozu hutní výroby. Po definitivním ukončení provozu v roce 1998 a období hledání nového využití areálu má tento prostor v současnosti podobu společenského a vzdělávacího centra, které se snaží novým, pro dnešního návštěvníka atraktivním způsobem představit jedinečnost tohoto průmyslového celku. Navíc nelpí jen na pouhém opakování toho, co bylo prvotním důvodem vzniku areálu, ale snaží se tuto v českém kontextu zcela specifickou atmosféru industriálního prostředí představit a uvést i ve zcela nových souvislostech prostoru uzpůsobeného pro konání menších, ale i opravdu masově navštěvovaných kulturních podniků. Od samého začátku konverze DOV se objevilo mnoho otázek o vhodnosti využití areálu, o tom, jak účelným způsobem byly vynaloženy poskytnuté prostředky a v neposlední řadě i to, jakým způsobem ovlivňují aktivity konané v areálu život zejména v centru města. Proto je třeba si zopakovat celou historii vývoje města a podívat se na jeho dnešní podobu. Ostrava v minulosti nebyla historicky důležitým centrem, tuto úlohu až do relativně nedávné minulosti plnilo město Opava. Ve městě není velké množství historických, ani architektonických památek, poslední významnější kulturní stavbou



před vybudováním DOV byla dnešní Ostravar aréna, dříve Palác kultury a sportu, otevřená v roce 1986. Těžba uhlí a následná výroba železa bylo to, co město v posledních dvou stoletích utvářelo, formovalo a neslo s sebou jeho rozvoj a růst. Profil bývalých železáren se stal typickým panoramatem města, přezdívá se mu „Ostravské Hradčany“, oblast byla v roce 2007 nominována na zápis do seznamu světového dědictví UNESCO. Jeho využití jako jednoho z hlavních prostor společenského a kulturního dění města a přitom zachování všech technologických specifik a jejich představení návštěvníkům je celkově skutečně prospěšným projektem, inovativním ve svém provedení i záměru. Je také přesně tím, co město odlišuje od ostatních, a zároveň ho tím dělá výjimečným a zajímavým. Pro další úspěšný rozvoj města ale je z našeho pohledu zapotřebí ještě více propojit město s bývalým průmyslovým komplexem, který by se neměl stát jen jakýmsi „průmyslovým skanzenem“ s kulturní nástavbou. Klíčová je z tohoto pohledu pro město hlavně poloha areálu. Ten leží v bezprostřední blízkosti historického centra města. V současnosti je velmi často slyšet názory o tom, že centrum města se vyliidňuje, mimo jiné i proto, že v prostoru mezi areálem a centrem, na místě bývalé koksovny, bylo postaveno nákupní a zábavní centrum Nová Karolina – a že je to zásadně špatně. Z našeho pohledu je ale tento přístup a postoj spíše krátkozraký a nereflektuje, co obyvatelům Ostravy v současnosti chybí, co dělá město městem – kvalitní veřejný prostor, kde mohou trávit volný čas, cítit se příjemně a zároveň dostatečně bezpečně. Všeobecně prospěšnější variantou by bylo tato tři místa – historické centrum, Novou Karolinu a Dolní oblast Vítkovice co nejefektivnějším způsobem propojit a vytvořit moderní kompaktní městský prostor, ve kterém by mohli obyvatelé Ostravy žít, pracovat, trávit volný čas a zároveň mít zajištěny všechny potřebné služby. Finance byly a budou v této situaci jedním z nejpodstatnějších faktorů realizace této myšlenky. A i když spolupráce vedení DOV, města, státní správy a samosprávy, ale i soukromých investorů už probíhá a do určité míry funguje, nabízí se otázka, jestli Ostrava, třetí největší město republiky s aglomerací kolem 1 miliónu obyvatel, není z tohoto pohledu poněkud na okraji zájmu veřejné i privátní sféry. Z našeho úhlu pohledu se ovšem celkově záměr konverze areálu DOV v rámci rozvoje města mimořádně povedl. Stává se nejen čím dále atraktivnějším místem pro trávení volného času, kulturního dění a vzdělávání, ale postupně se o něj začíná zajímat i privátní podnikatelský sektor. Zároveň, díky kvalitní údržbě původních průmyslových prvků získalo město jedinečnou a atraktivní dominantu.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### A) Odborná kniha

- [1] KUČOVÁ, Věra a Miloš MATĚJ. *Industriální soubory v Ostravě vybrané k nominaci na zápis do seznamu světového dědictví UNESCO*. Ostrava: Národní památkový ústav, 2007, 63 s. ISBN 978-80-85034-01-1.
- [2] MATĚJ, Miloš; Irena KORBELÁŘOVÁ a L. TEJZR. *Kulturní dědictví vítkovických železáren*. Ostrava: Národní památkový ústav, 2014, 235 s. ISBN 978-80-85034-80-6.
- [3] MYŠKA, M. *Založení a počátky Vítkovických železáren*. Ostrava: 1960, 213 s.
- [4] MATĚJ, Miloš; KORBELÁŘOVÁ, Irena; LEVÁ, Pavla. *Nové Vítkovice 1876–1914*. Ostrava: Památkový ústav, 1992. 55 s. ISBN 80–85034–07–7.
- [5] MATĚJČEK, Jiří; VYTISKA, Josef. *Vítkovice*. Praha: Práce, 1978, 391 s.
- [6] JIŘÍK, Karel a kol. *Dějiny Ostravy*. Ostrava: Sfinga, 1993, 811 s. ISBN 80-85491-39-7.
- [7] ZIMMERMANN, C. *Industrial Cities History and Future*. Frankfurt/M: Campus Verlag, 2014. 320 s. ISBN13: 9783593399140.
- [8] SANZ, C. *The protection of Historic Properties A Comparative Study on Administration Policies*. Castelon: Universidad Jaume I, 2009. ISBN: 978-1-84564-404-8.
- [9] DEKKER, A., DETTMAR, J. *Zollverein Park. Staub, Stille und Spektakel*. Köln: Walther König, 2017, 481 s. ISBN: 978-3960980766.
- [10] JIŘÍK PAVLIŇÁK, P. *Dolní Vítkovice dnes*, Ostrava: Výtvarné centrum Chagall, 2012. ISBN: 978-80-86171-42-5.
- [11] VOLF, P. *1492 Příběh Dolních Vítkovic*, Praha: Prostor – architektura, interiér, design, 2013. ISBN: 978-80-87064-10-8.

### B) Článek v odborném časopise (periodiku) nebo ve sborníku z konference

- [12] LASOTOVÁ, Vladimíra. Zpráva z konference ERIH Plzeň 21.–23. 10. 2015 na téma *How to attract new audiences? (Jak přilákat nové návštěvníky)*. Zprávy památkové péče. 2016, č.6, 667 s. ISSN:1210-5538.

### C) Elektronické dokumenty a ostatní

- [13] TIICCIH: *Seznam industriálních památek* [online]. [cit. 12. 3. 2018]. Dostupné z: <http://ticcih.org/sites/>.
- [14] UNESCO. *Volklingen Ironworks* [online]. [cit. 2. 4. 2018]. Dostupné z: <http://whc.unesco.org/en/list/687>.
- [15] Výstava: *Leopold a Paul Kuppelwieser* [online]. [cit. 12. 3. 2018]. Dostupné z: [http://www.gvuo.cz/vystavy\\_archiv.htm](http://www.gvuo.cz/vystavy_archiv.htm).
- [16] Nařízení vlády 337/2002 Sb. [online]. [cit. 18. 3. 2018]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=53693&nr=337~2F2002&rpp=15#loc>
- [17] Dolní Vítkovice: *Malý svět techniky U6* [online]. [cit. 18. 3. 2018]. Dostupné z: <http://skola.stcostrava.cz/cs/podrobneji-o-jednotlivych-expozicich-maleho-sveta-techniky-u6-1>
- [18] Dotace EU a státního rozpočtu [online]. [cit. 18. 3. 2018]. Dostupné z: <http://stcostrava.cz/o-projektu>
- [19] Strukturální fondy [online]. [cit. 18. 3. 2018]. Dostupné z: [http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/Integrovaný-OP/Novinky\\_article/Zanecely-mesic-se-otevira-dalsi-technicka-pamatka-podporena-z-IOP](http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/Integrovaný-OP/Novinky_article/Zanecely-mesic-se-otevira-dalsi-technicka-pamatka-podporena-z-IOP)
- [20] Dolní Vítkovice: *Rekonstrukce Dolní oblasti Vítkovice* [online]. [cit. 18. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.ecpm.cz/cz/clanky/1485-rekonstrukce-dolni-oblasti-vitkovic>
- [21] Dotace z ROP Moravskoslezsko [online]. [cit. 19. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.rr-moravskoslezsko.cz/tiskove-centrum/evropska-dotace-zajisti-zpristupneni-dolni-oblasti-vitkovice>

- [22] Dolní Vítkovice: *Dotace v DOV* [online]. [cit. 19. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.dolnivitkovice.cz/dotace-v-dov>
- [23] Dolní Vítkovice: *Vstupné v DOV* [online]. [cit. 19. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.dolnivitkovice.cz/cenik>
- [24] Wikipedia: *London Docklands* [online]. [cit. 19. 3. 2018]. Dostupné z: [https://en.wikipedia.org/wiki/London\\_Docklands\\_Development\\_Corporation](https://en.wikipedia.org/wiki/London_Docklands_Development_Corporation)
- [25] London Docklands Development Corporation: *Historie londýnských doků* [online]. [cit. 19. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.lddc-history.org.uk/lddcachieve/index.html>
- [26] Důl Hlubina: *Prostory* [online]. [cit. 19. 3. 2018]. Dostupné z: <http://provoz.net/prostory/prubezna-jidelna/>
- [27] Šústková, Hana a kol. *Kronika NKP Hlubina*. Ostrava, 2015.
- [28] Železářny ve Volklingenu: *Historie Volklingenu* [online]. (cit. 2. 4. 2018). Dostupné z: <http://www.memotransfront.uni-saarland.de/etzenhofen.shtml>.
- [29] UNESCO: *Volklingen Ironworks* [online]. (cit. 2. 4. 2018). Dostupné z: <http://whc.unesco.org/en/list/687>
- [30] ERIH: *Seznam členů v ERIH* [online]. (cit. 2. 4. 2018). Dostupné z: [https://www.erih.net/about-erih/erih-membership/erih-members/?tx\\_erihsites\\_erihmap%5Bcontroller%5D=Members&cHash=9035b66dd604ae4b33106505018bc853](https://www.erih.net/about-erih/erih-membership/erih-members/?tx_erihsites_erihmap%5Bcontroller%5D=Members&cHash=9035b66dd604ae4b33106505018bc853)
- [31] Projektové studio ATOS: *Rekonverze elektrické ústředny* [online]. [cit. 17. 6. 2016]. Dostupné z: <http://www.atos6.cz/rekonverze-elektricke-ustredny-ii-1991-45-cz47.html?lang=en>
- [32] Magistrát města Ostrava: *Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy 2017-2023*. Ostrava, 2017
- [33] FAJNOVA: *Strategický plán rozvoje města Ostravy 2017 – 2023. Oficiální značka města Ostravy určená pro komunikaci s obyvateli a šíření informací o projektech města* [online]. [cit. 17. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.fajnova.cz/>

## SEZNAM ZKRATEK

BGAG	Genselkirchener Bergwerks AG
DOV	Dolní oblast Vítkovice
IOP	Integrovaný operační program
IVH	Initiative Völklingen Hütte
KFNB	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
LDDC	London Docklands Development Corporation
NKP	Národní kulturní památka
NPÚ	Národní památkový ústav
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VŽ	Vítkovické železářny

## PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 06. 04. 2018



Bc. Klára Feilhauerová

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1    Zollverein Park – mapa areálu

Příloha č. 2    Etapy/Návštěvnost DOV

Příloha č. 3    rozvojové oblasti DOV vhodné pro investici

Příloha č. 4    DOV – Nová vize!!!

## Příloha č. 1



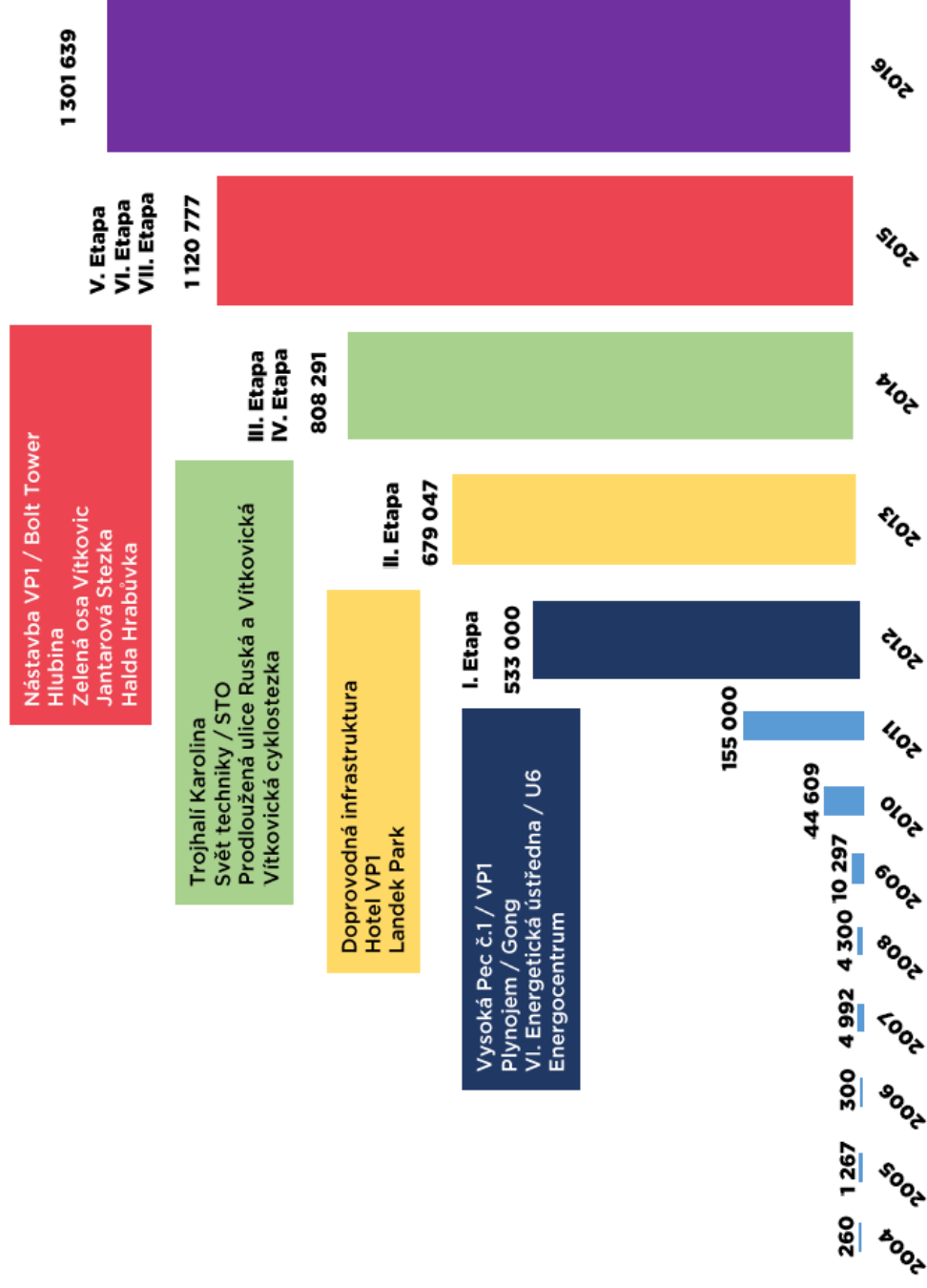
1. Přední zahrada
2. Orientační plán areálu
3. Pavilóny
4. Památník
5. Dětská zóna
6. Prostor pro jízdni kola
7. Zatravněná plochy
8. Halda
9. Muzeum pod širým nebem
10. Keramická dílna
11. Nádvazí
12. Park
13. Procházka se zachovalým původním kolejovým



14. Zahrady
15. Zahrady
16. Dětský koutek
17. Páří obrouh
18. Bývalá šachta
19. Objekty bývalé koksové
20. Kulturní prostory
21. Park
22. Bývalá prádelna uhlí
23. Válcová věž
24. Most
25. Trvalá výstava soch
26. Otevřené fórum
27. Orientační tabule pro handicapované

## Příloha č. 2

# ETAPY /// NÁVŠTĚVNOST



## Příloha č. 3



# INVESTIČNÍ PŘÍLEŽITOSTI

[illegible]

#### Příloha č. 4